

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2016

OBSAH

01. 02. 2016	STÁT ZVAŽUJE NÁKUP VLASTNÍCH VLAKŮ ZA VÍCE NEŽ DVACET MILIARD	3
02. 02. 2016	PRÁVNÍCI ČESKÝCH DRAH VARUJÍ PŘED RIZIKY PŘEVODU NÁDRAŽÍ (ČD -> SŽDC).....	3
03. 02. 2016	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI OKŘÍŠKY – ZASTÁVKA U BRNA	4
03. 02. 2016	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 8. ÚNORA 2016.....	4
03. 02. 2016	ČÁST PENDOLINA, KTEROU NEZNIČILA HAVÁRIE VE STUDÉNCI, SE VRACÍ NA KOLEJE (680.003)	5
04. 02. 2016	STÁT ZVAŽUJE REGULACI VLAKŮ Z PRAHY DO OSTRAVY. TRAŤ JE PŘEPLNĚNÁ.5	
04. 02. 2016	ČD CARGO BUDE VOZIT LIDI AUTOBUSEM.....	6
04. 02. 2016	NÁSTUPIŠTĚ BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ ČEKÁJÍ OPRAVY, BUDOU MIMO PROVOZ (BRNO HL. N., 11. ČERVNA – 11. ZÁŘÍ 2016)	7
04. 02. 2016	ŘÍDÍCÍ VÝBOR ČD PODPOŘIL PŘEVOD NÁDRAŽÍ NA SPRÁVU ŽELEZNIC	7
05. 02. 2016	DALŠÍ PROBLÉM PRO LOKOMOTIVY ŠKODA. DRÁHY ZVAŽUJÍ NÁHRADU OD SIEMENSU (109 E, VECTRON).....	8
05. 02. 2016	CESTUJÍCÍ PŘIBÝVALI HLAVNĚ V DÁLKOVÝCH VLACÍCH, MEZI PRAHOU A OSTRAVOU SKORO O 14 % (ČD).....	8
05. 02. 2016	ČÍNSKÁ COSCO MÁ VEDLE PŘÍSTAVU PIREUS ZÁJEM TAKÉ O ŘECKOU ŽELEZNICI.....	9
05. 02. 2016	DRÁHY ZATÍM ŠKODĚ DOPLATEK ZA PROHRANOU ARBITRÁŽ NEPOŠLOU (109 E).	9
08. 02. 2016	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ REKORDNÍ EMISI DLUHOPISŮ, CHTĚJÍ DELŠÍ SPLATNOST.....	10
08. 02. 2016	SŽDC PLÁNUJE ELEKTRIZACI TRATI MEZI OLOMOUCÍ A ŠUMPERKEM.....	10
09. 02. 2016	NÁMĚSTEK MINISTRA OHROŽUJE PŘEVOD NÁDRAŽÍ. KVŮLI MOŽNÉMU STŘETU ZÁJMŮ	11
09. 02. 2016	STÁT POŠLE DO ŽELEZNICE MILIARDY. CELKOVÁ MODERNIZACE SE VŠAK VZDALUJE (4. TŽK).....	11
09. 02. 2016	V BAVORSKU SE ČELNĚ SRAZILY DVA VLAKY, DESET LIDÍ ZEMŘELO (BAD AIBLING)	12
09. 02. 2016	STAVBA NÁDRAŽÍ VE VARECH NABÍRÁ ZPOŽDĚNÍ, DO FILMOVÉHO FESTIVALU NEBUDE	13
10. 02. 2016	NA ŽELEZNICI, DĚJOU SE VĚCI. NA NÁDRAŽÍ JE NAMÍŘENÁ KAMERA, SLEDUJTE (PRAHA HL. N.).....	14
10. 02. 2016	ČEŠTÍ PENZISTÉ OBJEVILI KOUZLO SLOVENSKÝCH VLAKŮ ZDARMA.....	15
10. 02. 2016	ČESKÉ DRÁHY ODVOLALY HLAVNÍ PRÁVNIČKU. KRITIZOVALA PRODEJ NÁDRAŽÍ.	15
10. 02. 2016	SŽDC OPRAVILO TRAŤ ZA STOVKY MILIONŮ, AUTA SI ALE NA PŘEJEZDECH NIČÍ PODVOZKY (TRAŤ Č. 076).....	16
11. 02. 2016	NA NÁDRAŽÍ V BOHUMÍNĚ V NOCI HOŘELO, VLAKY TAM STÁLE NEJEZDÍ.....	16
11. 02. 2016	VYSOKÁ DAŇ ZA VÝLUKY. AŽ POLOVINA VLAKŮ MĚLA LONI ZPOŽDĚNÍ.....	17
11. 02. 2016	PÁKY A LANOVODY JAKO ZA CÍSAŘE PÁNA – HISTORICKÉ NÁDRAŽÍ V MARTINICÍCH MÁ NAMÁLE (MARTINICE V KRKONOŠÍCH).....	17
12. 02. 2016	STÁT POPRVÉ PŘEDÁ DÁLKOVOU TRAŤ SOUKROMÉ FIRMĚ, SMLOUVA MÁ BÝT NA DESET LET (R16, GW TRAIN RAGIO, OD 12. PROSINCE 2016)	18
12. 02. 2016	BOHUMÍNSKÉ NÁDRAŽÍ ZŮSTÁVÁ PO POŽÁRU MIMO PROVOZ. VLAKY SE TAM VRÁTÍ PŘÍŠTÍ TÝDEN.....	18

14. 02. 2016	ŠPATNÝ STAV KOLEJÍ BRZDÍ VLAKY MEZI NYMBURKEM A PODĚBRADY.....	19
15. 02. 2016	BOHUMÍN POSTUPNĚ OBNOVÍ VLAKOVOU DOPRAVU. NEJDŘÍVE DO POLSKA A Z POLSKA (OD 16. ÚNORA 2016).....	19
16. 02. 2016	ŽELEZNIČNÍ KORIDORY: JEŠTĚ NEJSOU DOKONČENÉ A UŽ POTŘEBUJÍ OPRAVU..	20
16. 02. 2016	POKUTA 1,2 MILIONU OD ÚOHS PRO ČESKÉ DRÁHY JE PRAVOMOCNÁ (PRONÁJEM ŘADY 1216 ÖBB)	20
16. 02. 2016	VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE? PRO OKOLNÍ ZEMĚ V4 TO PRÝ NENÍ PRIORITY	21
16. 02. 2016	ŽELEZNIČNÍ NEŠTĚSTÍ V BAVORSKU ZŘEJMĚ ZAVINIL VÝPRAVČÍ (9. ÚNORA 2016, BAD AIBLING)	21
17. 02. 2016	DOZVUKY MILIARDOVÉ ARBITRÁŽE. ČESKÉ DRÁHY A ŠKODA JEDNAJÍ O SMÍRU (109 E).....	22
17. 02. 2016	SKANSKA KOUPILO SUPERSTROJ NA ŽELEZNIČNÍ STAVBY (AUTOMATICKÁ STROJNÍ PODBÍJEČKA)	22
18. 02. 2016	ČESKÉ DRÁHY NAKOUPÍ TISÍCE TABLETŮ PRO STROJVEDOUČÍ. NAHRADÍ PAPÍRY	22
18. 02. 2016	ŽELEZNICE KŘÍŽUJE PARDUBICKÝ PORTER NEBO HUTNÍK.....	23
18. 02. 2016	MINISTERSTVO MÁ PŘEDBĚŽNOU DOHODU S GW TRAIN REGIO (R16).....	23
18. 02. 2016	CESTUJÍCÍM V TURNOVĚ SE SLAVNOSTNĚ OTEVŘELA ZREKONSTRUOVANÁ HALA VÝPRAVNÍ BUDOVY.....	24
18. 02. 2016	GRANDI STAZIONI ZAČNE OPRAVOVAT VNĚJŠÍ FASÁDU FANTOVY BUDOVY (PRAHA HL. N.).....	24
18. 02. 2016	VLAKY MEZI MAĎARSKEM A CHORVATSKEM NEBUDOU JEZDIT DALŠÍ MĚSÍC.....	25
19. 02. 2016	EVROPSKÝ NÁKLADNÍ GIGANT DB CARGO EXPANDUJE NA ČESKÉ KOLEJE (DB CARGO CZECHIA)	25
22. 02. 2016	NĚMECKÁ ARRIVA ZKOUŠÍ NÁVRAT NA ČESKÉ KOLEJE. S CENAMI JDE POD ČESKÉ DRÁHY (PRAHA – BENEŠOV U PRAHY, OD 29. ÚNORA 2016).....	26
22. 02. 2016	LEO EXPRESS PRODLOUŽÍ DRUHÝ SPOJ DO SLOVENSKÝCH KOŠIC (PRAHA – KOŠICE, OD 29. ÚNORA 2016).....	27
24. 02. 2016	SRÁŽKY RYCHLÍKŮ ZAVINILY CHYBY VÝPRAVČÍHO A SIGNALISTY, ŘEKLA INSPEKCE (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ, 4. 8. 2015).....	27
24. 02. 2016	Z MRTVÝCH LOKÁLEK BUDOU „ŽIVÉ“ LABORATOŘE (ČÍŽKOVICE – OBRNICE, ODB. KAMENSKO – DOLNÍ BOUSOV)	28
24. 02. 2016	VLÁDA PŘERUŠILA JEDNÁNÍ O NÁVRHU NA FINANCOVÁNÍ KRAJSKÉ ŽELEZNICE (2020 – 2034)	28
24. 02. 2016	ALŽBĚTA PROPŮJČILA JMÉNO NOVÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI V LONDÝNĚ (CROSSRAIL -> ELIZABETH LINE).....	29
24. 02. 2016	KRÁTKÉ STŘECHY NÁSTUPIŠŤ V ČESKÉM TĚŠÍNĚ ZŮSTANOU. LIDÉ BUDOU MOKNOUT	29
25. 02. 2016	STUDENTI SI OBLÍBILI SOUKROMÉ VLAKY. Z KOMPENZACÍ MÁ NEJVÍCE JANČURA.....	30
25. 02. 2016	SASKÁ A ČESKÁ STRANA V DUBNU PODEPÍŠÍ ZÁKLADNÍ DOKUMENTY K VRT Z PRAHY DO DRÁŽĐAN	31
26. 02. 2016	ČESKÝM DRAHÁM ZNOVA HROZÍ ČTVRTMILIARDOVÁ POKUTA (ČD CARGO).....	31
26. 02. 2016	SOUD: JESTLI CHCE ÚOHS POKUTOVAT ČD ZA RAILJETY, MUSÍ MÍT POSUDEK..	32
27. 02. 2016	TŘI PENCE ZA MINUTU. BRITSKÉ VLAKY AUTOMATICKY VRACEJÍ PENÍZE ZA ZPOŽDĚNÍ (C2C RAIL, LONDON – ESSEX).....	32

01. 02. 2016 Stát zvažuje nákup vlastních vlaků za více než dvacet miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-zvazuje-nakup-vlastnich-vlaku-za-vice-nez-dvacet-miliard-1266847>)

Správa železniční dopravní cesty teď zajišťuje výstavbu a údržbu tratí. Díky evropským dotacím by se mohla stát majitelem vlakových souprav. Na ministerstvu dopravy zraje plán, jehož naplnění by od základu změnilo vlastnický model na české železnici. Úřad se vážně zabývá myšlenkou, že si stát pořídí vlaky, které bude půjčovat dopravcům. Využije k tomu dvacet miliard z evropských fondů, k nimž z rozpočtu přidá patnáct procent, tedy tři miliardy.

Příjemcem dotací a majitelem vlaků by se nejspíš stala Správa železniční dopravní cesty, jejíž hlavní činností je výstavba a údržba tratí. Naopak na dopravce, v první řadě na České dráhy, by zbyla role provozovatelů cizích souprav. Ministr dopravy Dan Ťok v tom spatřuje hned několik výhod. „Takovým řešením bychom ulevili krajům, které by nemusely nést patnáct procent nákladů za pořízení vozidel buďto ihned, nebo v platbách dopravcům. Zároveň bychom mohli čerpat evropské dotace dříve, protože by nebylo nutné čekat až na podpis smlouvy s dopravcem na dotované linky,“ sdělil deníku E15 Ťok. Myšlenku jednoznačně podporují soukromí dopravci, zatímco ČD se k ní staví rezervovaně. Například majitel RegioJetu Radim Jančura upozorňuje na třicetiletou životnost vlaků. „Je to jediné správné řešení. Během těch dlouhých let může jakýkoli dopravce zkrachovat, a v tu chvíli se investované peníze vypaří. Po vlcích natáhne ruku banka a vezme si je,“ řekl Jančura. Jako další důvod pro zavedení nového modelu uvedl skutečnost, že nákup vlaků by byl rychlejší a levnější v jednom velkém tendru oproti řadě soutěží u dopravců. To jako jeden z důvodů uvádí ministerstvo dopravy. Podle mluvčího Tomáše Neřolda by bylo jednodušší i předávání vozidel mezi dopravci, pokud jednomu skončí dotační smlouva a štafetu přebere jiná firma. Úřad rovněž upozorňuje na fakt, že zadluženým ČD by nový model ušetřil peníze na spolufinancování vlaků a ochránil je před rizikem finančních korekcí v případě chyb při čerpání dotací. Z Českých drah ale jásot nezní. Poukazují například na to, že vozidla budou v majetku organizace, která dosud vlaky pro osobní dopravu nevlastnila a nemá zázemí ani zkušenosti pro jejich údržbu. „Pravděpodobně významně naroste aparát na straně vlastníka vozidel, který bude řešit kompletní problematiku sledování kilometrických proběhů, plánování údržby a správkárenství,“ doplnil mluvčí ČD Radek Joklík.

V kuloárech drážního ředitelství ale zaznívá mnohem více argumentů proti. Vadí například, že dopravce ztratí vliv na podobu flotily, nejasná odpovědnost za poruchy vozidel, nemožnost jejich nasazení jinde v síti po ukončení smlouvy či to, že by nevznikaly zdroje na obnovu parku v podobě odpisů. Zaznívají rovněž obavy o zaměstnanost v úseku údržby. Pro uvedení nápadu do praxe je nutné, aby ho schválila vláda.

02. 02. 2016 Právníci Českých drah varují před riziky převodu nádraží (ČD -> SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/pravnici-ceskych-drah-varuji-pred-riziky-prevodu-nadrazi-1267630>)

Členové představenstva Českých drah mají po posledním zasedání tento týden zase o něco horší spaní kvůli chystanému převodu nádražních budov na Správu železniční dopravní cesty. Nejnovější vnitropodniková právní analýza vrcholové manažery varuje před celkem třinácti riziky, které transakce pro dopravce představuje. Deník E15 má dokument k dispozici. „Rizika zvažované transakce jsou tak vysoká, že reálně hrozí poškození postavení Českých drah jako národního dopravce na trhu veřejné osobní dopravy,“ píše se ve zprávě. Podle analýzy převod nemovitostí nevyplývá z žádného právního předpisu, tudíž jde fakticky o restrukturalizaci, pro kterou chybí analytický podklad. To je rozdíl oproti dřívějším přesunům údržby kolejí a výpravčích, jejichž oddělení žádala evropská legislativa. Nelze proto nyní vyloučit riziko, že někteří z vlastníků drážních dluhopisů budou žádat jejich předčasnou splatnost. Hospodářsky dráhy prý rovněž zatíží poplatky za užívání služeb na nádražích. Jako významnou překážku uvádí dokument rovněž žalobu společnosti RegioJet, která chce dráhy donutit k vrácení částky přes sedm miliard korun. Jde o transakci z roku 2008, kdy dráhy převedly na správu železnic péči o koleje a související nemovitosti, za což inkasovaly 12 miliard korun. Tehdy byla pro ocenění použita takzvaná nákladová metoda, díky čemuž byly dráhy podle RegioJetu přeplaceny o zmíněných sedm miliard. Přesun nádraží by přitom mohl RegioJetu přihrát argumenty, neboť pro ocenění výpravních budov je využita odlišná výnosová metoda. Jejím výsledkem je výrazně nižší suma. Dráhy mají za nádraží dostat 3,24 miliardy korun, ačkoliv ještě před několika lety počítaly s osmi miliardami. „Nelze vyloučit, že ČD obdrží za převod majetku tři miliardy a v prohraném sporu zaplatí sedm miliard,“ tvrdí právní dokument.

Problematické pražské nádraží

Kamenem úrazu je podle analýzy také pražské hlavní nádraží, s jehož přesunem se donedávna nepočítalo. Nyní je oceněno na necelých 200 milionů korun, ačkoliv realitní odborníci mluví o hodnotě v řádu jednotek miliard. Nedořešené jsou vztahy s firmou Grandi Stazioni, která nádraží opravuje a pronajímá. Analýza rovněž varuje před možným přesunem nádraží ze SŽDC na třetí osoby. Podle informací deníku E15 je pětičlenné představenstvo v názoru na přesun rozpolceno. Vedení ministerstva dopravy přitom transakci prosazuje, poukazuje mimo jiné na to, že ji schválila vláda. Ta se ale nijak nezabývala termíny a finančními parametry. Analýza proto členy představenstva upozorňuje na zodpovědnost, kterou schválením nádraží ponесou. O převodu bude zřejmě tento týden jednat i řídicí výbor, který v ČD plní funkci valné hromady.

03. 02. 2016 Stavební povolení: Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2016/160203vyhlaska.pdf>)

Stavba se nachází na jednokolejné, neelektrifikované trati Brno – Jihlava v traťovém úseku Okříšky – Zastávka u Brna, stavební práce se budou dotýkat úseku trati v rozmezí v žkm 10,880 – 52,900. Cílem revitalizace trati je odstranění nevyhovujícího stavebně-technického stavu železničního svršku a spodku, optimalizace geometrických parametrů koleje pro zvýšení rychlosti a průchodnosti trati. Jedná se o celostátní trať, která je součástí evropského železničního systému. Je navržena rekonstrukce stávající železniční tratě ve stávajícím tělese dráhy. Ve vybraných úsecích bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku. Dále je řešena rekonstrukce některých mostních objektů, propustků a železničních přejezdů. V celém rozsahu stavby bude provedena rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, ve vybraných železničních stanicích a zastávkách také rekonstrukce nástupišť v závislosti na nové výšce nástupní hrany pro zajištění bezbariérového přístupu a oprava místnosti nebo budov vhodných pro umístění technologií. V železniční stanici Třebíč bude provedena rekonstrukce výpravní budovy. Pro vedení hlavních tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudových kabelů je v oblasti žst. Náměšť nad Oslavou a Třebíč navržen kabelovod.

03. 02. 2016 Mimořádná změna jízdního řádu od 8. února 2016

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-8.2.2016.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 8. února mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2016 na celkem deseti tratích a u tabulky Zvláštních vlaků Praha – Křivoklát – Lužná u Rakovníka. Stalo se tak na základě žádostí dopravce ČD, a.s. Od zmíněného data dochází v dálkové dopravě na tratích 010 a 270 ke změně přepravní kategorie vlaků IC 502, 503, 508 a 509 na kategorii SuperCity Pendolino. Na tratích 010, 270, 280, 330, 331, 340, 341 se u vlaků EC 126, 127, 128, 129, 220, 221 a IC 550, 551, 560, 561 mění typ vozu pro přepravu cestujících na vozíku na vůz nevybavený zvedací plošinou. Obě tato opatření byla již dříve zohledněna vydáním vyhlášky Českých drah, a.s. Dále byly na základě žádostí národního dopravce a příslušných krajů provedeny některé další drobné úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy:

- V Jihočeském kraji na trati 199 dochází ke zrušení vlaku 8703 v úseku České Velenice – Borovany, k úpravě časové polohy vlaku 2154 v souvislosti s prodloužením vlaku 2181 v nové časové poloze již z Českých Budějovic pro zajištění přepravy studentů do škol v Českých Velenicích a ke změně dnů jízdy vlaku 2153 vzhledem k jeho alternativní poloze k vlaku 2181. Na trati 226 je vlak 8703 v návaznosti na úpravu na trati 199 ukončen ve stanici České Velenice.
- Ve Středočeském kraji na trati 223 jde o minutové úpravy časové polohy vlaků 26118 a 26120 v úseku Štětkovice – Sedlčany, které byly vyvolány změnou u nákladních vlaků dopravce ČD Cargo na této trati.
- Ve Zlínském kraji na trati 341 nastává změna u přípojných vlaků na Slovensku v úseku Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá, kde stávající přípoje u vlaků 1727 a 4380 pojedou pouze do 26. února. S platností od 4. března budou tyto přípoje vedeny v upravené časové poloze od vlaku 1727, resp. nově místo k vlaku 4380 k vlaku 4382.
- V tabulce Zvláštních vlaků na trati Praha – Křivoklát – Lužná u Rakovníka u příležitostných nostalgických vlaků vedených parní lokomotivou se mění kalendář dnů jízdy u vlaku 7701 a dále časová poloha a dny jízdy vlaku 7702. Zavádí se nový vlak 7700, který pojedou pouze 6. srpna 2016.

03. 02. 2016 Část pendolina, kterou nezničila havárie ve Studénce, se vrací na koleje (680.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1682245-cast-pendolina-ktou-nejnicila-havarie-ve-studence-se-vraci-na-koleje>)

Pendolino poškozené při loňské nehodě ve Studénce se do provozu vrátí až koncem příštího roku. České dráhy ale našly způsob, jak ho alespoň částečně v provozu využít. Zatímco těžce poškozené dva články elektrické jednotky budou čekat na přestavbu, zbytek se vrátí na koleje již příští týden. Umožní drahám lépe zorganizovat průběh povinných oprav pendolin, během kterých jezdí na některých spojích náhradní soupravy. Nevídaný jev byl v posledních dnech k vidění na českých kolejích: Nejprve na pražském odstavném nádraží, později i na trati se pohybovala neúplná jednotka Pendolino. Jde o pět ze sedmi článků soupravy 680.003 poškozené při nehodě u Studénky. Budou sloužit jako dílčí záloha – příležitostně je dráhy spojí se dvěma „cizími“ články z jiných jednotek, zatímco jejich zbytek bude v depu. Náhradu „pendolina pendolinem“ již schválil Drážní úřad a ČD také postup koncem minulého roku otestovaly.

Náhrady během oprav potrvají třetinu času

Nehoda, která na dlouho jedno ze sedmi pendolin vyřadila, totiž přišla v obzvlášť nevhodnou dobu: Probíhají vyvazovací opravy, při kterých je jednotka zcela mimo provoz. Obvykle trvají 90 dnů. Neopakují se přitom často, přibližně jednou za dva roky. „Jezdit bude dalších 900 tisíc kilometrů,“ řekl o repasovaném podvozku zavazovaném pod část jednotky číslo 001 systémový specialista ČD pro pendolina Jan Studeník. Právě dva přednostně opravené vozy z jednotky 001 se dočasně spojí se zbytkem poškozeného pendolina 003, čím vznikne kompletní souprava.

V letošním jízdním řádu se několik pendolin, která jezdí mezi Prahou a Ostravou, objevilo v nižší kategorii Intercity namísto prémiové Supercity. Za běžných okolností na nich sice jezdí pendolina, ale během oprav některé z provozuschopných jednotek – jako například právě nyní – se cestující musí spokojit s náhradou v podobě klasických souprav. Využití pěti článků pendolina poškozeného ve Studénce by mělo pomoci zkrátit tyto náhrady na minimum, protože budou po určitou dobu jezdit spojené se dvěma články z jiné jednotky, jejíž zbytek současně bude na vyvazovací opravě. Pro cestující to znamená, že zatímco loni v létě po nehodě chybělo pendolino na jednom z oběhu více než měsíc – a to v době nehody již oprava jednoho pendolina probíhá – současné náhrady potrvají jen tři týdny.

Rozpojit pendolino není jako rozpojit klasické vagony

Aby to bylo možné, stane se v depu Praha-Jih běžnou praxí dosud jen málo využívaný postup: rozpojování pendolin. Zdaleka to není jednoduchá práce jako u standardních vozů spojených šroubovkou, které zručný posunovač rozpojí za pár minut. Jako záskok bude pět vozů havarovaného pendolina, které ve Studénce utrpěly jen malé poškození, sloužit téměř dva roky. Během té doby Alstom postaví novou skříň čelního vozu a rozsáhlá rekonstrukce čeká i na druhý těžce poškozený vůz. „Rádi bychom, aby se poškozené pendolino vrátilo na koleje na konci příštího roku,“ upřesnil mluvčí drah Radek Joklík s tím, že o přesném harmonogramu dopravce s výrobcem ještě jedná. Náklady na opravu dosáhnou asi 200 milionů korun.

Vše začalo tragického 22. července

Nehoda na přejezdu ve Studénce se stala loni 22. července, kdy v době, kdy svítila výstražná světla, na trať vjel kamion s nákladem plechů. Po spuštění závor vozidlo neujelo, nýbrž zastavilo a vzápětí do něj narazil vlak. Po srážce zemřeli tři cestující, zranění utrpělo dalších 25 lidí včetně strojvedoucího a tří zaměstnanců SŽDC. Řidič kamionu stanul před soudem, kde se hájil tím, že se domníval, že na přejezd může vjet, pokud jsou závory zvednuté. Soud ještě neskončil, závěrečné řeči a rozsudek přijdou na řadu 24. února.

04. 02. 2016 Stát zvažuje regulaci vlaků z Prahy do Ostravy. Trať je přeplněná

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zvazuje-ze-by-reguloval-vlaky-z-prahy-do-ostavy-pfv-eko-doprava.aspx?c=A160203_150551_eko-doprava_rts)

Ministerstvo dopravy zvažuje, že by začalo regulovat provoz na železnici mezi Prahou a Ostravou. Konkurence tří dopravců sice snížila ceny a zvýšila kvalitu, ale trať je nyní přeplněná vlaky. Ministerstvo dopravy opět řeší provoz vlaků mezi Prahou a Ostravou. Otevření konkurenci přineslo sice výrazné zlepšení kvality a snížení ceny, ale přímých vlaků jezdí teď tolik, že omezují regionální

spoje a nákladní soupravy. „Z těchto důvodů sledujeme možnost dopravce v tržním prostředí určitým způsobem regulovat,“ řekl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Ministerstvo už prostřednictvím Technologické agentury ČR zadalo výzkumný projekt s názvem Stabilizace veřejné dopravy ve vztahu k veřejným rozpočtům. Jeho cílem je zjistit, zda by nešlo na trase zavést například koncesní model. Dopravci by soutěžili na trati o exkluzivitu na určité období, za což by následně platili. Stejnou metodu využívají ve Velké Británii.

Změna na trase mezi Prahou a Ostravou každopádně dle resortu nepřijde v dohledné době. „Zatím jsme neschválili ani formálně neprojednávali žádný materiál, který by k takové situaci vedl. Pokud bychom ho projednávali, určitě bychom museli řešit také problematiku investic dopravců, kteří již na trhu železniční dopravy působí,“ dodal Neusar. Soukromí dopravci jsou k plánům ministerstva značně skeptičtí. „Ministerstvo by rozhodně nemělo uvažovat o nějaké regulaci, jejímž výsledkem bude zhoršení a omezení služeb pro zákazníky na české železnici,“ říká mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Trať Praha – Ostrava vzorem

Kvalita služeb na trase Praha – Ostrava se zásadně zlepšila právě nástupem konkurence. Díky tomu je dnes prakticky jedno, se kterou společností jedete. I zákazníci Českých drah z jiných koutů republiky jsou často na této trase překvapeni, jak kvalitní služby státní dopravce nabízí. „Soukromí dopravci a jejich služby získali pro železnici navíc nových zákazníků,“ tvrdí Ondrůj. Autor textu testoval dva dny provoz na hlavní železniční trase. Během testování strávil ve vlaku přes 27 hodin čistého času a ujel přes tři tisíce kilometrů. Výsledek byl nečekaný: České dráhy, RegioJet i LEO Express nabízejí velmi dobré služby, nadstandardní i na evropské poměry. Konkurence je nutí neustále vylepšovat kvalitu a přitom držet ceny nízko. Konkurence také výrazně rozšířila nabídku spojení: přímých vlaků z Prahy do Ostravy dnes jezdí během pracovního týdne třikrát více než před patnácti lety (34 vlaků oproti 11). „Konkurenční prostředí je pro železniční dopravu i pro cestující přínosem. Přinutilo České dráhy mobilizovat síly, které právě kvůli nastupující konkurenci rapidně zvýšily kvalitu služeb, a to nejen na trase Praha – Ostrava,“ říká prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. Lepší služby jsou vidět i na rostoucím počtu cestujících, odhady mluví o zvýšení až o 200 procent. „Lidé se naučili používat vlak místo auta,“ říká Vyka. Cítí se přitom jako zákazníci a očekávají služby na vysoké úrovni. I proto se dnes může podle reakcí na sociálních sítích zdát, že největším problémem trasy je omezení servisu v jednom vagonu RegioJetu.

Nedostatky volného trhu

Jenže uvolnění trhu má i své nedostatky. Stát například za provoz vlaků paradoxně platí více než v době, kdy na trati jezdily jen České dráhy. Musí totiž dopravcům doplácet peníze za slevy, které poskytují ze zákona studentům či postiženým. Navíc ztratil kontrolu nad tím, kdy vlaky na trase jezdí, takže v některé okrajové časy mají cestující, na rozdíl od minulosti, smůlu. Výrazně se zhoršily i návaznosti na některé rychlíky.

04. 02. 2016 ČD Cargo bude vozit lidi autobusem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-bude-vozt-lidi-autobusem-1268208>)

Společnost pro nákladní železniční dopravu ČD Cargo se rozhodla rozšířit obor svého podnikání. Koncem ledna získala koncesi na silniční přepravu osob autobusy. Na velký silniční byznys to ale zatím nevypadá. Drážní firma vlastní pouze jediný autobus Irisbus Iveco Crossway a nákupy dalších zatím neplánuje. „Získání koncese umožní zvýšení efektivity provozu tohoto autobusu, který budeme nabízet například na zajištění náhradní autobusové dopravy při výlukách, na zájezdy a podobně,“ řekl mluvčí mateřských Českých drah Radek Joklík. Podle něj tedy nejde o budování autobusové divize s ambicemi na provozování linkové dopravy. ČD Cargo se ale zařadí na seznam autobusových společností, jejichž vozidla mohou dráhy využít v případě výluk. S těmi se v posledních letech kvůli výstavbě a opravám tratí roztrhl pytel. „V rámci mimořádností je můžeme oslovit a případně využít napřímo,“ doplnil Joklík.



Jako za první republiky

Autobusová doprava v režii železničních společností není v tuzemsku žádnou novinkou, vesměs ale jde o pronájem kompletní služby od koncesované autobusové firmy. Například České dráhy provozují linku z pražského hlavního nádraží na letiště za pomoci městského dopravního podniku, mezi Ostravou a Krakovem jezdí ČD Bus objednaný od Arrivy. Další plány ČD, například na autobusový

svoz cestujících ze severní Moravy, však v minulosti zkrachovaly. Historie drážních busů je ale mnohem bohatší. Za první republiky měly Československé státní dráhy na linkovou autobusovou dopravu monopol a byly tak zároveň největším autobusovým dopravcem v zemi.

04. 02. 2016 Nástupiště brněnského nádraží čekají opravy, budou mimo provoz (Brno hl. n., 11. června – 11. září 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/zeleznicari-vlozi-do-opravy-brnenskeho-nadrazi-90-milionu-koron-pw4/brno-zpravy.aspx?c=A160204_163827_brno-zpravy_zde)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá letos od 11. června do 11. září opravy brněnského hlavního nádraží za 90 milionů korun. V tu dobu budou některá nástupiště vyřazená z provozu. I proto se počítá s tím, že některé mezinárodní vlaky budou opět jezdit na nákladové Dolní nádraží. SŽDC, která je správcem nástupišť, dělala dlouhá léta jen nejnnutnější opravy a čekala, zda se nezačne stavět nové nádraží. To je však v nedohlednu a dosud není ani jasné, kde bude stát. Proto se letos chystají opravy kanalizace, přístřešků a nástupišť. „Projekt počítá s opravou druhého, třetího a čtvrtého nástupiště, první je v majetku Českých drah. Páté a šesté nástupiště, která jsou kusá, jsou v relativně lepším stavu,“ řekl mluvčí SŽDC. Letos se však stihne pouze druhé a třetí, se čtvrtým se počítá buď příští rok nebo až v roce 2019, kdy se bude rekonstruovat zabezpečovací zařízení v celé stanici. Oprava druhého a třetího nástupiště zabere vždy 45 dní, vyloučené tedy budou dvě nástupní koleje. Právě proto je pravděpodobné, že pro mezinárodní vlaky se použije Dolní nádraží. Omezení cestující pocítí také v podchodech. Opravovat se budou po polovinách. „Budou rozdělené podélně a jejich použití bude proto omezené,“ uvedl Illiaš. Zmínil také, že přístřešky na nástupištech, které se budou opravovat, jsou památkově chráněné. „Proto se chybějící nebo poškozené části budou muset vyrobit ručně,“ uvedl Illiaš.

Brňané už léta čekají na kompletní modernizaci nejen brněnského nádraží, ale celého uzlu. Letos na podzim budou v referendu rozhodovat, zda chtějí zachovat nádraží v centru u Nádražní ulice, nebo by je měli radši o kilometr dál od centra až za autobusovým nádražím Zvonařka.

04. 02. 2016 Řídící výbor ČD podpořil převod nádraží na správu železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ridici-vybor-cd-podporil-prevod-nadrazi-na-spravu-zeleznic/1311322>)

Řídící výbor Českých drah souhlasil s převodem nádraží na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Představenstvu společnosti rovněž nařídil v procesu pokračovat za předpokladu, že prodej nádraží uzná za ekonomicky výhodný. V tiskové zprávě to dnes oznámily České dráhy. Kromě představenstva musí ještě chystanou transakci za 3,2 miliardy korun odsouhlasit dozorčí rada dopravce. Podle návrhu, který koncem loňského roku odsouhlasila vláda, mají České dráhy za více než 1 500 budov získat od státní správy železnic 3,24 miliardy, korun, což je cena stanovená znaleckým posudkem společnosti PricewaterhouseCoopers. Tuto cenu akceptuje i Evropská komise, na kterou se kvůli obavě z možného podezření z neoprávněné podpory obrátilo ministerstvo dopravy.

Přestože výsledek jednání řídicího výboru byl očekávaný a předpokládalo se, že výbor složený ze zástupců ministerstev se vyjádří obdobně jako vláda, o prodeji majetku zatím definitivně rozhodnuto není. Podle zákulisních informací totiž o prodeji za současných finančních podmínek nepadá shoda v představenstvu drah a ani v dozorčí radě, kde jsou nejhlasilějšími kritiky prodeje zástupci zaměstnanců. Vedení drah totiž za převod majetku očekávalo výrazně více peněz, původně kalkulovalo minimálně s dvojnásobkem uvedené částky. Kromě toho musí orgány drah řešit i žalobu od společnosti RegioJet podnikatele Radima Jančury. Ta zpochybňuje cenu za převod kolejí z Českých drah na SŽDC v roce 2008 a požaduje, aby ČD vrátily zhruba sedm miliard korun. Důvodem je rozdíl v oceňování majetku státního dopravce. Zatímco koleje a další pozemky, které ČD převáděly v roce 2008, byly prodávány za účetní hodnotu, nynější nádraží se stát chystá prodat za tzv. cenu soukromého investora. Jde o sumu, kterou by byl ochotný za tento majetek zaplatit soukromý investor, a která je výrazně nižší než účetní hodnota majetku. Právě na nebezpečí tohoto soudního sporu poukázala interní analýza drážních právníků, která v předchozích dnech unikla do médií.

V utěšeném stavu je necelá polovina nádraží, zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bílině, v Berouně a ve Strakonících, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží. Na jejich stavu se podepsala zdoluhavá jednání o tom, kdo má v Česku nádraží vlastnit. ČD proto dlouhodobě do oprav investovaly nezbytné minimum, i tak jde ale o stovky

milionů korun ročně. Součástí transakce má být i pražské hlavní nádraží, u kterého stejně jako u celého převáděného majetku mají dráhy pochyby, jestli není prodáváno pod cenou. Prodej se netýká například pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně, u kterých nejsou vyřešeny vlastnické vztahy, respektive v případě brněnského nádraží otázka přesunu do jiné lokality.

05. 02. 2016 Další problém pro lokomotivy Škoda. Dráhy zvažují náhradu od Siemensu (109 E, Vectron)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-problem-ceskych-drah-s-lokomotivami-skoda-f5b-eko-doprava.aspx?c=A160204_185228_eko-doprava_suj)

České dráhy zvažují, že si pronajmou od leasingové společnosti lokomotivy, s nimiž budou moci bez omezení jezdit do Německa. S lokomotivami řady 380 od Škody Transportation, kvůli kterým už České dráhy prohrály za více než miliardu korun arbitráž, to totiž stále není možné. České dráhy přitom vážně tlačí čas: podle smlouvy s Deutsche Bahn mají od prosince letošního roku zajistit lokomotivy, které budou schopny bez přepřahu v Drážďanech dojet až do Hamburku. Takové ale nemají. Lokomotivy ze Škody mohou sice dojet do Hamburku, ale jen rychlostí 120 km/h, což je fakticky v Německu vyřazuje z provozu podle jízdního řádu. Pokud by České dráhy podmínku smlouvy nesplnily, čekaly by je vysoké sankce.

Jednání s leasingovými společnostmi potvrdilo iDNES.cz několik na sobě nezávislých zdrojů. Nejdále jsou jednání s rakouskou firmou European Locomotive Leasing (ELL), která už v Česku půjčuje například RegioJetu lokomotivy Siemens Vectron. Ty mohou jezdit po Evropě prakticky bez omezení a jsou ve většině zemí schválené. Má jít o dodávku až dvaceti strojů, firma je chce použít i pro provoz railjetů do Rakouska.

Dopravce informace o pronájmu nepotvrdil, ovšem ani nevyvrátil. „V rámci střednědobé strategie obnovy vozidel, podle plánu jejich budoucího nasazení a podle požadavků objednatelů řešíme také otázku lokomotiv. Vedle možného nákupu nových zvažujeme i jejich pronájem, abychom co nejméně zadlužovali firmu, ale zároveň co nejlépe dosahovali požadavků objednatelů na kvalitu a technické parametry vlakových souprav ve vazbě na probíhající modernizaci infrastruktury. Naším cílem je mít na kvalitní infrastrukturu kvalitní a rychlé vlaky,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Banány přesluhují

Škoda Transportation odmítá pochybení. Tvrdí, že vše, co měla udělat, už splnila. Českým drahám dodala potřebné doklady od německého drážního úřadu EBA. Jenže k provozu je nutný ještě souhlas majitele kolejí DB Netz. A ten stále Škoda nemá kompletní. Bez omezení rychlosti na 120 km/h mohou jezdit až ve chvíli, kdy vyřeší problematiku kompatibility lokomotivy se soupravou tažených vozů vůči mostům z hlediska rezonancí. To zatím dořešené není, problém se týká hlavně mostu přes Labe v Drážďanech. „V květnu jsme Českým drahám předali povolení k provozu v Německu od tamního drážního úřadu EBA. Podle našeho názoru jsou tím naše závazky vyplývající ze smlouvy splněné. Zdůrazňujeme, že je třeba rozlišovat mezi povolením k provozu a mezi dohodnutím podmínek o přístupu na trať se správcem infrastruktury. Dohodnutí podmínek přístupu na trať je záležitostí provozovatele,“ řekla mluvčí Škody Lubomíra Černá. České dráhy kromě provozu v Německu musí v blízké době řešit i náhradu za další expresní lokomotivy řady 151 přezdívaných Banán, které tahají vlaky hlavně na Slovensko a začínají už přesluhovat. I v tomto případě chce vedení Českých drah prověřit cestu leasingu, který je u železničních dopravců čím dál častějším způsobem financování.

05. 02. 2016 Cestující přibývali hlavně v dálkových vlacích, mezi Prahou a Ostravou skoro o 14 % (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26069/>)

Počet přepravených cestujících ve vlacích Českých drah se již třetím rokem drží na čísle 170 milionů ročně. Výluky a uprchlická krize sice způsobily mírný pokles oproti loňsku, rozdíl se však rovná počtu osob přepravených za jeden den, tedy cca 400 tisícům. Meziročně rostl přepravní výkon i tržby, a to díky pozitivnímu trendu v dálkové dopravě. Služeb státem vlastněného dopravce, který jako jediný operuje síťově na celém území, loni využilo 169,716 milionu zákazníků. Ti mu zůstali věrní navzdory masivním výlukám na tratích, které postihly především regionální dopravu. „V některých dnech jsme místo vlaků vypravili 700 až 800 náhradních autobusů. To pochopitelně zákazníkům komplikuje cestování. Když k tomu přičteme s tím související zpoždování, je kvalita služby výrazně horší, ačkoliv na tom my neneseme žádnou vinu,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek

generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. „Vážíme si toho, že lidé vnímají naši snahu, a zůstali nám věrní.“ Velmi pozitivní trend vykázala loni dálková doprava. „Mezi Prahou a Ostravou nám meziročně přibýlo cestujících o téměř 14 %, růst v řádech desítek procent vykázala i linka Praha – Brno a mezinárodní doprava s Rakouskem se díky railjetům a propagaci na rakouské i naší straně zvedla v některých měsících o 60 až 70 %. Z toho je zřejmé, že vlaková doprava má v tomto segmentu velký potenciál a že ho umíme využít,“ doplňuje předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. „Nárůsty v dálkové, ale také v příměstské dopravě, dokázaly kompenzovat ztráty způsobené výlukami. Nebýt uprchlické krize, dočasného zastavení dopravy s Maďarskem a neustálých spekulací o zastavení dopravy s Rakouskem, byl by celkový výsledek mnohem lepší. Bohužel, příliv migrantů do Evropy a teroristické útoky v Paříži mezinárodní dopravu výrazně negativně ovlivnily.“ Tržby z přepravy cestujících nicméně meziročně vzrostly, a to v řádu desítek milionů korun. Důvodem je fakt, že lidé začali vlaky více využívat pro dlouhé cesty, průměrná přepravní vzdálenost meziročně vzrostla o 3,4 % na 42,25 km.

V posledních třech letech se počet zákazníků ČD ustálil:

- 2015 – 169,716 mil./rok
- 2014 – 170,145 mil./rok
- 2013 – 169,282 mil./rok
- 2012 – 168,787 mil./rok
- 2011 – 165,752 mil./rok
- 2010 – 163 mil./rok

05. 02. 2016 Čínská Cosco má vedle přístavu Pireus zájem také o řeckou železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cinska-cosco-ma-vedle-pristavu-pireus-zajem-take-o-reckou-zeleznici-1268587>)

Čínská společnost Cosco, která jako jediná předložila nabídku v privatizaci největšího řeckého přístavu Pireus, má zájem také o železniční podnik Trainose. Cosco má v plánu vytvořit evropské centrum pro překládku zboží a v případě, že získá přístav Pireus i firmu Trainose, získala by námořní spojení se Suezským průplavem a železniční spojení na Balkán a do střední a východní Evropy. Společnost Cosco je jediným zájemcem o 67 procent akcií v největším řeckém přístavu a minulý měsíc nabídku zvýšila na 400 milionů dolarů (téměř deset miliard korun). Očekává se, že bude brzy jmenována prioritním investorem. Pireus je významnou námořní branou do Asie, východní Evropy a severní Afriky. V případě železniční společnosti ale čínskou firmu čeká zřejmě konkurence. Podle zdrojů má zájem o Trainose mimo jiné americký železniční holding Watco. Zájem má i blíže neurčená řecká skupina, která podle zdroje nyní hledá partnera.

Jediný poskytovatel železničních služeb

Řecká privatizační agentura HRADF vyzvala případné zájemce, aby vyjádřili předběžný zájem o privatizaci Trainose od 1. února. Trainose je jediným poskytovatelem železničních služeb v Řecku. Spekuluje se také, že Cosco předloží nabídku na rozvoj a provoz řeckého centra pro nákladní dopravu s přístupem k železniční síti a přístavu Pireus. Závazné nabídky mají být předloženy do 31. května. Cosco vlastní mimo jiné i podíly v terminálech v Suezském průplavu a v belgických Antverpách.

05. 02. 2016 Dráhy zatím Škodě doplatek za prohranou arbitráž nepošlou (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-zatim-skode-doplatek-za-prohranou-arbitraz-neposlou-1268486>)

České dráhy zatím nezaplátí Škodě Transportation inflační doplatek 628 milionů korun za prohranou arbitráž týkající se dodávek 20 třísystemových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Prohlásil to předseda představenstva ČD Pavel Krtek. České dráhy nyní zvažují více možností, ve hře je například další jednání se Škodou o snížení uvedené částky. „Ano, mohu potvrdit, že doplatek zatím nebyl uhrazen. Stále ale platí naše prohlášení, že jsme ochotni s Českými drahami jednat o vstřícných krocích,“ řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Rozhodnutí o platbě vychází z loňského verdiktu rozhodčího soudu, který ale ČD a ministerstvo dopravy zpochybňují. Jeho platnost už dopravce rovněž s napadl u běžného soudu. Vyřešení tohoto soudního sporu je ale podle Krčka otázka několika let. ČD už škodě zaplatily 468 milionů z celkové více než miliardy miliard korun.

Tato částka byla podle Krtka exekučně vymahatelná, zatímco doplatek zatím vymahatelný není. O tom, jestli ČD v současné situaci uvedené peníze doplatit musí, má společnost několik právních posudků, které ale mají rozdílné vyznění.

Původní objednávka

České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 třísystemových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Škoda se na arbitrážní soud obrátila s požadavkem doplatku kupní ceny, kterou jim dopravce nezaplatil, dráhy se naopak dožadovaly zhruba miliardy korun pokuty za pozdní dodávku strojů. Tu Škoda Transportation obhajuje změnou předpisů v průběhu vývoje lokomotiv, kvůli které bylo nutné rozpracované stroje kompletně předělat. Lokomotivy tuzemského výrobce zatím na plánované lince z Prahy do německého Hamburku jezdit nemohou. Nemají dosud potvrzení od správce německých kolejí DB Netz na provoz rychlostí 200 kilometrů za hodinu. V současnosti s nimi ČD mohou na německém území jet maximálně 120kilometrovou rychlostí, což ale neumožňuje plnit jízdní řád. Dopravce proto vlaky vypravuje se staršími typy lokomotiv, které ale v Drážďanech přepřahají za německé stroje. Podle smlouvy s německými drahami Deutsche Bahn musí ČD vlastní rychlostní lokomotivy na trať nasadit nejpozději na přelomu roku 2017/2018.

08. 02. 2016 České dráhy plánují rekordní emisi dluhopisů, chtějí delší splatnost

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-planuji-rekordni-emisi-dluhopisu-chteji-delsi-splatnost-1268953>)

České dráhy se letos nadechují k velké dluhopisové smršti. Modrá skupina má schválený projekt na vydání bondů v rekordní hodnotě jedenácti miliard korun, papíry by se měly dostat na trh do června. Cílem je zalátat staré dluhy a zároveň dosáhnout výhodnějších podmínek. Dráhy totiž hodlají letos zabít hned několik much jednou ranou. V první řadě budou v červnu splatné mezinárodní bondy v hodnotě 300 milionů eur (asi osm miliard korun) z roku 2011. Ve druhém čtvrtletí musí podnik splatit zhruba miliardu evropské železniční kampeličce Eurofima a v prosinci jsou splatné dluhopisy ČD Cargo v objemu 1,2 miliardy. „Snažíme se refinancovat na delší dobu, tedy protáhnout splatnost na více než pět let,“ řekl šéf drah Pavel Krtek. Dopravci se zároveň poslední dobou celkem daří půjčovat si peníze levněji než v minulosti. To potvrdila především loňská emise, kdy společnost udala až dvacetileté papíry v hodnotě přes 115 milionů eur s kuponem 1,89 procenta, respektive tři procenta. Před pěti lety přitom musela slíbit roční výnos 4,5 procenta. Celkové čisté zadlužení celé skupiny činí k dnešku zhruba 33 miliard korun, přičemž o papíry drah byl zatím v zahraničí zájem. V minulosti se Krtek s poukazem na zájem německých penzijních fondů v nadsázce nechal slyšet, že České dráhy financují hlavně němečtí důchodci. Vedle dluhopisů mohou dráhy využít i schválené úvěrové financování.

Peníze pro Škodu

Splatnost starých dluhů ale není jedinou finanční potíží, kterou musejí dráhy letos řešit. Trápí je i nutnost doplatit plzeňské Škodě ještě 628 milionů bez DPH, což je známý výsledek nedávné arbitráže. Splátka zatím není pod exekuční hrozbou, tudíž ji dráhy do Plzně ještě neposlaly a jednájí o možné dohody. Výsledek arbitráže navíc napadly u soudu. Dráhy se naopak možná letos dočkají více než tři miliard za převod nádraží na Správu železniční dopravní cesty. Transakce se ale zatím bezvýsledně chystá léta a není zcela prosta problematických bodů, tudíž dráhy se zmíněnými penězi při svých dluhopisových projektech nekalkulují.

08. 02. 2016 SŽDC plánuje elektrizaci trati mezi Olomoucí a Šumperkem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-planuje-elektrizaci-trati-mezi-olomouci-a-sumperkem/1312627>)

Až 160kilometrovou rychlostí by v budoucnu měly jezdit vlaky po železniční trati z Olomouce do Šumperka, jejíž modernizaci a elektrizaci za více než pět miliard korun připravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Důležitá regionální trať, po které nyní můžou jezdit pouze motorové vlaky, má být opravena v letech 2019 a 2020. ČTK dnes údaje získala z databáze posuzování vlivu chystaných staveb na životní prostředí EIA. "Jedná se o celkovou revitalizaci a plnou elektrizaci trati, která povede k zajištění vyšší bezpečnosti, zvýšení rychlostí na trati a zvýšení komfortu pro cestující," stojí v oznámení SŽDC. Plánovaná stavba zahrnuje nové trakční vedení, výměnu kolejí, rekonstrukci mostů i propustků na trati. Modernizováno bude také staniční a traťové zabezpečovací zařízení. Součástí projektu je rekonstrukce železničních přejezdů. Podle generálního ředitele SŽDC Pavla

Surého bude modernizace šesti desítek kilometrů dlouhé železniční trati mezi Olomoucí a Šumperkem stát přibližně 5,4 miliardy korun. Většinu nákladů mají pokrýt dotace z evropských fondů.

Trať z Olomouce do Šumperka je důležitým železničním spojením mezi střední Moravou směrem do podhůří Jeseníků. "Význam trati spočívá v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě," zdůvodnila SŽDC chystanou modernizaci trati, která je nyní zastaralá a neumožňuje zvyšovat frekvenci spojů a rychlost vlaků. Díky modernizaci budou moci elektrické vlaky po trati jezdit rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Odborníci vypočítali, že zatímco nyní cesta mezi Olomoucí a Šumperkem cestujícím zabere zhruba 90 minut, tak po opravě a elektrizaci trati by jízdní doba měla klesnout pod 60 minut.

09. 02. 2016 Náměstek ministra ohrožuje převod nádraží. Kvůli možnému střetu zájmů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/namestek-ministra-dopravy-feranec-je-ve-stretu-zajmu-p0l-ekonomika.aspx?c=A160208_181513_ekonomika_rts)

Náměstek ministra dopravy Feranec ohrožuje miliardovou transakcí mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty. Sedí totiž na třech židlích. Kromě práce na ministerstvu šéfuje dozorčí radě Českých drah a zároveň správní radě SŽDC. O převodu mezi dvěma státními institucemi by ale ze svých pozic měl rozhodovat právě on. Největší plánovaná transakce na české železnici narazila na další komplikaci. Převod nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) sice schválil řídicí výbor Českých drah, může však narazit na personální problém. Tím je Milan Feranec, politický náměstek ministra dopravy za ANO. Šéfuje totiž dozorčí radě Českých drah (v tomto případě prodávající) a stejně tak správní radě SŽDC (kupující). Oba orgány státních firem přitom musí převod schválit. Server iDNES.cz oslovil několik právníků, kteří vzhledem k velikosti transakce chtěli zůstat v anonymitě. Podle nich je možné, že Feranecova přítomnost znamená porušení některých zákonů i stanov obou organizací. Nejčastěji se právníci shodují v tom, že potíže vzniknou zejména s evropskou železniční směrnicí. Ta totiž požaduje personální oddělenost správce infrastruktury (SŽDC) od provozovatele drážní dopravy, tedy Českých drah. Podle zákona o obchodních korporacích nesmí být navíc člen dozorčí rady členem statutárního orgánu jiné právnické osoby s obdobným předmětem činnosti ani osobou v podobném postavení.

Obdobný problém mělo ministerstvo průmyslu

Opakuje se tak podobná situace, která nastala loni na ministerstvu průmyslu a obchodu. Těsně před valnou hromadou polostátního energetického gigantu ČEZ totiž vyšlo najevo, že člen jeho dozorčí rady Vladimír Vlček je současně zaměstnancem ministerstva a ministrovým poradcem. Takovou praxi ovšem evropské regule zapovídají. Mládkův úřad totiž zároveň kontroluje další státní firmu ČEPS – tedy provozovatele přenosové soustavy elektřiny – který má být od ČEZ striktně oddělen. Problém se tehdy vyřešil rychle. Vlček dal přednost místu v dozorčí radě společnosti ČEZ a svůj zaměstnanecký poměr na ministerstvu ukončil. Feranec, který jako náměstek v obou funkcích působí bezplatně, své působení jako střet zájmů nevidí. „Dva roky to nikomu nevadilo a najednou se to řeší,“ podivuje se. Dokáže si přitom údajně představit, že v případě této transakce nebude ani v jedné z rad, kde působí, hlasovat. Podle Ferance je vlastník obou firem stejný: stát. „Ustanovení o zákazu střetu zájmů má bránit zneužití postavení v jedné firmě ve prospěch jiné firmy, ale SŽDC nemá fakticky obdobný předmět podnikání jako ČD, nekonkurují si navzájem,“ dodal. Podle něj mu členství v obou orgánech naopak umožňuje řešit problematiku železniční dopravy komplexně. „Předpokládal jsem, že moje snaha o větší transparentnost státních firem, včetně zadávání veřejných zakázek vyvolá odpor různých vlivových skupin, které i na železnici fungují už léta,“ tvrdí.

Převod nádraží je ožehavým tématem. České dráhy na poslední chvíli přišly s právním stanoviskem, které transakci zpochybňuje. Řídicí výbor prodej schválil minulý týden, ale s několika podmínkami, díky nimž ale k převodu nakonec nemusí dojít.

09. 02. 2016 Stát pošle do železnice miliardy. Celková modernizace se však vzdaluje (4. TŽK)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/stat-posle-do-zeleznice-miliardy-celkova-modernizace-se-vsak-vzdaluje-1zc-budejovice-zpravy.aspx?c=A160208_2224117_budejovice-zpravy_mbe)

Na trase železničního koridoru Budějovice – Praha letos přibude 15 nových kilometrů trati. Modernizace za 5,4 miliardy má pokračovat na Tábořsku. Zahájení dalších úseků ale ohrožují staré

posudky dopadů staveb na životní prostředí. Ten sen má mnoho lidí roky. Nastoupí do vlaku v Budějovicích a za pouhých 90 minut budou v centru Prahy na hlavním nádraží. Souprava se požene po trati až 160kilometrovou rychlostí. Letos bude na trase zase o několik kilometrů moderní železnice více, splnění snu však paradoxně může být ještě více v nedohlednu. V úseku už dokončují poslední práce za Tábořem směrem na Prahu, finišují i na části mezi Horusicemi a Veselím nad Lužnicí. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) by pak letos ráda začala rekonstrukci úseku Sudoměřice u Tábora – Votice za 5,4 miliardy korun, který je dnes dlouhý přes 20 kilometrů.

Stavbu ohrožují staré posudky

Jenže zahájení modernizace dalších částí IV. železničního koridoru je ohroženo. Důvodem jsou posudky, které řeší dopady a vliv staveb na životní prostředí, dokumentace známé jako EIA. Je to stejný problém, jaký mají třeba i u částí dálnice D3. Posudky staršího data nejsou totiž v souladu se současnými právními předpisy. O komplikaci se vědělo zhruba deset let, nikdo to však neřešil, a tak se teď zástupci státu musí snažit v Bruselu u Evropské komise.

Návrh ministerstva dopravy a životního prostředí spočívá v tom, že se stanoviska znovu ověří. Zároveň se dokumentace související s EIA zveřejní a bude možné se k ní vyjádřit při územním a stavebním řízení. Evropská komise v týdnu návrh české delegace vzala za základ pro další jednání o kompromisu. Další detaily se budou řešit v tomto měsíci. „Česká republika je připravena udělat maximum pro ověření dopadů staveb na životní prostředí, nechce ale opakovat celý formální proces EIA. To by mělo zásadní dopad na klíčové dopravní stavby,“ konstatoval ministr dopravy Dan Ťok. Pokud by se nepodařilo návrh prosadit, hrozí zdržení o dva roky. Reálně by to však mohlo být ještě mnohem déle, protože by stát nestihl včas čerpat evropské dotace a ze statního rozpočtu by si nemohl mnoho staveb vůbec dovolit. Pokud se podaří odstranit tyto problémy, mohla by v druhé polovině roku začít modernizace trati Sudoměřice – Votice. „Hotovo by pak bylo v roce 2020, nebo 2021. Stavba ještě není vysoutěžená,“ upřesnil Marek Illiaš, mluvčí SŽDC. Nyní tudy mohou vlaky jezdit rychlostí 60 až 100 kilometrů za hodinu. „Aby i zde mohly vlaky dosahovat rychlosti až 160 kilometrů, je potřeba vést tuto část koridoru v nové stopě. Na trati budou také dva tunely, Deboreč o délce 660 a Mezno o délce 840 metrů,“ uvedl Illiaš. Vznikne tím třeba zcela nová stanice Červený Újezd, která nahradí zrušené stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky ve Středočeském kraji.

Na jihu Čech chybí dva úseky

V jižních Čechách ještě chybí modernizovat úseky z Nemanic v Budějovicích do Ševětína a Dynína a na Tábořsku ze Soběslavi do Doubí. „Na úsecích pokračuje projektová příprava a majetkové vypořádání,“ sdělil mluvčí SŽDC. I jich se týká problém s EIA. Navíc část mezi Ševětínem a Budějovicemi má ještě jedno úskalí. Je jím plánovaný nákladný Chotýčanský tunel o délce pět kilometrů. Jeho odhadovaná cena je však 12 miliard korun a není jisté, jestli na něj někdy bude dostatek peněz. SŽDC se sice této myšlenky nevzdává, stavba však není podle propočtů ekonomicky efektivní. „Ukončit velkoryse modernizovaný koridor jednokolejkou ve stávající stopě by ale bylo velice nešťastné,“ dodal Illiaš.

09. 02. 2016 V Bavorsku se čelně srazily dva vlaky, deset lidí zemřelo (Bad Aibling)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-bavorsku-se-celne-srazily-dva-vlakly-dwr-/zahranicni.aspx?c=A160209_085257_domaci_san)

Deset lidí zemřelo a asi osmdesát lidí bylo zraněno při srážce dvou vlaků u bavorského města Bad Aibling. Příčina nehody zatím není jasná. Vlaky po srážce vykolejily, mezi oběťmi jsou oba strojvedoucí a dva průvodčí. Příčina neštěstí není dosud známa. K nehodě došlo krátce před sedmou ráno na trase z Holzkirchenu do Rosenheimu nedaleko Mnichova. Na místo dorazily desítky záchranářů včetně jedenácti helikoptér, uvedl deník Salzburg24. Do Bad Aiblingu, který leží asi 20 kilometrů od rakouských hranic, přijeli také záchranáři z Rakouska, kteří rovněž poskytli vrtulník. Vlaková doprava v okolí byla přerušena a nahradily ji autobusy. Uzavřeny byly také ulice v blízkosti neštěstí. Podle poslední bilance bavorské policie bylo zraněno osmdesát lidí, deset pasažérů těžce. Původní zprávy přitom hovořily až o 150 zraněných. Deset lidí zemřelo, včetně obou strojvedoucích a dvou průvodčích, uvedl deník Tagesspiegel. Příčina neštěstí zatím není známa. Český generální konzulát v Mnichově sdělil, že nemá informace o tom, že by ve vlacích cestovali čeští občané. Policisté v poledne informovali, že všichni přeživší už byli z vlaků vyproštěni. Místo nehody záchranáři prohledávali pět hodin, zalesněná oblast u břehu řeky Mangfall byla totiž těžce přístupná. „Tohle je největší nehoda, kterou jsme v regionu v posledních letech měli. Na místě je mnoho záchranářů, sanitek a helikoptér,“ řekl policejní mluvčí Stefan Sonntag agentuře AP.



Školáci ve vlacích nebyli, mají prázdniny

Podle německých médií není vyloučeno chybné nastavení výhybky. K této možnosti se ale úřady oficiálně nevyjádřily. Místo tragédie bylo v zatáčce a v lese, takže strojvedoucí se do poslední chvíle nemohli vidět. Německý ministr dopravy Alexander Dobrindt řekl, že jednokolejná trať byla vybavena zabezpečovacím zařízením, které má automaticky zastavit vlaky, pokud se dostanou na společnou kolej. Německá dráhy DB, které trať spravují, uvedly, že zhruba před týdnem se zde uskutečnila technická kontrola zabezpečovacího zařízení. Prověrka žádné problémy neodhalila, řekl podle ČTK Klaus-Dieter Josel z DB. Ve vlacích zřejmě cestovalo méně lidí, než je běžné. Školy v Bavorsku jsou totiž nyní zavřené kvůli probíhajícím karnevalům. Jinak by vlaky byly plné školáků. Vlaky, které se srazily, patří společnosti Transdev, což je největší soukromý železniční a autobusový dopravce v Německu. Firma v Horním Bavorsku provozuje vlaky pod obchodní značkou Meridian. K úterní nehodě došlo téměř přesně pět let po tragickém železničním neštěstí u Magdeburku. Při srážce nákladního vlaku s osobním expresem tehdy zemřelo deset lidí a dalších 23 utrpělo zranění.

09. 02. 2016 Stavba nádraží ve Varech nabírá zpoždění, do filmového festivalu nebude

Zdroj: iDNES.cz (http://vavy.idnes.cz/stavba-karlovarskeho-horniho-nadrazi-ma-zpozdeni-doprava-vlak-y-karlovarsky-kraj-ggs-vavy-zpravy.aspx?c=A160209_2224334_vavy-zpravy_ba)

Ještě déle než půl roku budou muset obyvatelé a návštěvníci Karlových Varů snášet provizorní podmínky na horním nádraží. Stavba nové odbavovací haly, která měla být hotová v květnu, totiž nabírá výrazné zpoždění. Dokončená by měla být o pět měsíců později než v původně slíbeném termínu. „Nový termín, který nám zhotovitel stavby, společnost Skanska garantuje, je říjen letošního roku,“ konstatoval Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která je investorem projektu nové odbavovací haly.



Místo moderní haly zeje jenom bahnitá díra. Illiaš bez dalších podrobností dodal, že důvody zdržení jsou na straně zhotovitele. „Při demolici staré budovy se objevily nové skutečnosti, které v důsledku povedou k prodloužení termínu dokončení stavby,“ řekl za společnost Skanska Marek Pšeničný. Geologický průzkum, který mohla firma provést až po demolici staré výpravní budovy, podle jeho slov ukázal, že podloží na staveništi je komplikovanější, než se původně předpokládalo. „Proto musel být přepracován projekt založení nové výpravní budovy i technologického stožáru a upraven postup prací,“ dodal Pšeničný.

Staveniště bude hyzdit město při oslavách i festivalu

„Pokud má být nové nádraží hotové na podzim, je nepříjemné, že stavba zasáhne většinu lázeňské sezony,“ komentoval zdržení mluvčí karlovarského magistrátu Jan Kopál. Bahnitá díra ovšem bude hyzdit město také při oslavách 700. výročí narození Karla IV. i při 51. ročníku Mezinárodního filmového festivalu. Kvůli tomu loňskému jubilejnímu ostatně začala stavba poprvé nabírat zpoždění, tehdy ovšem ne tak výrazné. Marek Illiaš loni v červenci tvrdil, že jen v řádu dnů. Důvodem byla žádost města, aby hlučné práce spojené s demolicí původní nádražní budovy začaly až po festivalu. Kdo ovšem prodloužení v dokončení stavby pocítí nejvíce, jsou cestující. Ti musejí snášet nepohodlí provizorních podmínek na nádraží. Chybí čekárna, lístky si lidé kupují ve stavební buňce. Ochrana před deštěm na nástupišti poskytuje pouze staré litinové zastřešení. „Každý průtah je samozřejmě nepříjemný. Ale u horního nádraží trvalo tolik let, než jeho stavba vůbec začala, že jsme především rádi, že už se na něm pracuje,“ dodal za magistrát mluvčí Kopál.

Náklady činí přibližně 96 milionů korun

Nová odbavovací budova, která vzešla ze studia architekta Petra Franty, nahradí provizorní objekt, který sloužil od roku 1946. Náklady na stavbu moderní prosklené budovy připomínající kávové zrna činí přibližně 96 milionů korun. Správa železniční dopravní cesty ovšem počítá s tím, že většinu nákladů pokryjí peníze z evropského dotačního programu. „Mělo by to být 70 milionů korun,“ upřesnil ředitel správy Pavel Surý. Výstavbou odbavovací haly ovšem přerod horního nádraží neskončí. Naváže na ni druhá etapa, která bude zahrnovat rekonstrukci celého kolejiště včetně prvního a druhého nástupiště, i vybudování podchodu, který odbavovací budovy s nástupišti propojí. Dvaceti miliony se na projektu bude podílet i město Karlovy Vary. Za tyto peníze, s nimiž počítá už letošní rozpočet, město upraví prostor před nádražím a zaplatí výstavbu nové bezbariérové lávky pro peší, která nádraží spojí s nedalekým sídlištěm Růžový Vrch.

10. 02. 2016 Na železnici, dějou se věci. Na nádraží je namířená kamera, sledujte (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/slow-tv-hlavni-nadrazi-0b5-tec-technika.aspx?c=A160209_124956_tec-technika_kuz)



Sledujte, jak se pod jednou střechou setkávají vlaky z celé Evropy. Nový projekt Slow TV namířil speciální kameru na Hlavní nádraží v Praze. Zaposlouchejte se do živého ruchu nádražního života a objevte krásu „šotoušení“. Železniční doprava patří k nejkrásnějším způsobům přepravy a od počátku přitahuje řadu fanoušků. V Česku se pro ně vžil termín „šotouš“. Vymyšlen byl původně pro ty nejzarytější, zejména fotografy železniční techniky, ale dnes se k němu hrdě hlásí i „obyčejní“ příznivci železnice. Je docela možné, že až se podíváte na tento přímý přenos z hlavního nádraží v Praze, stane se takový malý šotouš i z vás.

Přes den si můžete jen tak vychutnávat cvrkot, v noci zase naprostý klid a krásu osvětlené budovy a hal. V záběru je i část magistrály, takže pokud potřebujete ráno zkontrolovat stav dopravy, můžete se přesvědčit na vlastní oči. Pokud vás zajímá, co přesně právě na hlavní nádraží přijíždí nebo jej naopak opouští, hned pod videem najdete kompletní jízdní řád. Necháte-li chvíli ukazatel myši spočinout na označení vlaku, objeví se i jeho číslo, způsob řazení vlaku a informace o nutnosti rezervací. Samozřejmě uvidíte aktuální zpoždění vlaku a číslo nástupiště. A nezapomeňte si pustit zvuk. Uslyšíte nádražní rozhlas i ruch z nádražní haly a přijíždějících vlaků. Krátce po půlnoci se rozjedou takzvané noční flamendry do všech směrů a přibližně kolem půl jedné rozhlas oznámí uzavření stanice a výzvu k jejímu opuštění z důvodu úklidu. Staniční hlášení se znovu ozve až kolem čtvrté hodiny ránní k přijíždějícímu EuroNightu z Budapešti do Berlína. Pak začíná ranní špička osobních vlaků. V neustále obnovované on-line reportáži najdete doplňující informace o mimořádnostech a ty nejzajímavější fotky od týmu Slow TV i od vás diváků.

Vrátí se Orient Express?

Nejdelší soupravy, které můžete přes den na nádraží zahlédnout, mívají osm až deset vozů. V této sestavě pravidelně vyjíždí například žlutý RegioJet a některé mezinárodní vlaky ČD do Berlína a Budapešti. Vídeň je pak obsluhovaná nejnovější chloubou Českých drah, railjety. Zajímavější bývají noční vlaky, které jsou poskládané z vozů různých provozovatelů s různými nátěry, včetně autovozů. Zároveň tyto soupravy bývají těmi nejdelšími. Pravidelně mají více než deset vozů a výjimkou není ani vlak s patnácti vagony. V nejexponovanějších letních dnech (před delším volnem z Prahy a po volnu do Prahy) bývají tyto vlaky posíleny až na 17 vozů.

Malou perličkou, která bude brzy k vidění i přes den, je pozůstatek po kdysi denně jezdícím vlaku do Moskvy – EN 404/5 Vltava. Do Prahy má příjezd ve čtvrtek a v sobotu ráno a ve stejné dny se pak vrací večer zpět do Moskvy. Na odjezd si můžete počkat v 18:46. Pro ranní ptáčata je příjezd v 8:28. Z nepravidelného provozu pak lze vidět různé historické vlaky s parními lokomotivami (lze vysledovat z kalendáře akcí na stránce Zelpage.cz). Ve dnech 11. 5. 2016 a 28. 9. 2016 by se měl na hlavním nádraží objevit také slavný Venice Simplon-Orient-Express. Jeho cílovou stanicí je smíchovské nádraží, a může tedy teoreticky projet přes Vršovice. To je sice zdoluhavá cesta po nákladních kolejích a spojkách, ale kvůli rekonstrukci haly hlavního nádraží bude provoz na hlavním nádraží omezen, takže uvidíme, jak to dopadne. Jinak bývalo zvykem, že se Orient Express na „hlaváku“ zastavil.

Vlak s lokomotivou uprostřed

Poměrně vzácnými hosty jsou na pražském hlavním nádraží nákladní vlaky. Pokud to provozní situace vyžaduje, občas tam nějaký zavítá. Většinou v noci, během doby, kdy je nádraží uzavřeno. S trochou štěstí lze zahlédnout i přepravu vozů do opravy a nebo do šrotu (většinou v noci). Občas jsou k vidění „dráteníci“. Žlutý pracovní vůz na opravu trolejí, který na hlavním nádraží „parkuje“ a vyjíždí na pravidelné prohlídky a samozřejmě k mimořádnostem. Kvůli rekonstrukci zastřešení haly, která právě probíhá, jsou k vidění i různé pracovní vlaky včetně velkých jeřábů. Po zimní přestávce začnou práce na další části haly (od 1.3. do 11.4). Přestanou fungovat některé koleje (takzvané se vyloučí), omezí se provoz na třetím nástupišti, sundají se troleje a halu obalí ochranné plachty kvůli pískování starého nátěru. Největší omezení nastanou od půlky dubna. Techniky bude na nádraží opět plno a v noci nastoupí „dráteníci“.

Nádraží také rádi využívají filmaři. Nejčastěji na prvním nástupišti je pak vidět filmařská technika a po kolejích sem a tam popojíždí filmovaná souprava. Počasí někdy donutí pracovníky železnice k zajímavým improvizacím. Například loni byla nejzajímavější „ledovková kalamita“, kdy jezdilo vše, co nepotřebovalo „brát elektřinu z troleje“, včetně dieselových lokomotiv vytažených z muzea. V důsledku nejruznějších výluk nebo mimořádností se také dají zahlédnout dva vlaky spojené do jednoho. Takovou soupravu poznáte jednoduše podle toho, že jedna lokomotiva je uprostřed. Na hlavním

nádraží se odbývají i nejrůznější premiéry. Lokomotiva v novém zvláštním nátěru, první nasazení InterPantera na rychlík atd. Nevýhodou je, že informace o těchto akcích nejsou centralizované, ale rozetete po různých webech, Facebooku a diskuzních fórech, kde si šotouši o takových zvláštностech dávají vědět (často je zjistí, až když něčím zajímavý vlak projede kolem nich).

10. 02. 2016 Čeští penzisté objevili kouzlo slovenských vlaků zdarma

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-zssk-jizdne-zdarma-slovensko-d65-/eko-zahranicni.aspx?c=A160210_110836_eko-zahranicni_leme)

Bezplatné cestování slovenskými vlaky využilo více než jedenadvacet tisíc turistů. Šlo hlavně o Čechy. Kouzlo jízdného zdarma využili hlavně důchodci. Jízdenky na vlaky zdarma pro důchodce a studenty. S takovou novinkou přišla koncem roku 2014 v rámci takzvaného sociálního balíčku vláda Roberta Fica na Slovensku. Opatření využili i Češi. Sociální balíček vlády Roberta Fica totiž umožňuje cestování slovenskými vlaky zdarma i studentům a penzistům z jiných zemí Evropské unie, což přikazuje Brusel.

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) evidovala k 10. lednu 868 249 registrací do systému bezplatné přepravy. Mezi skoro milionem cestujících zdarma je i 21 258 cizinců. „Ve statistice registrací cizinců převažují senioři – tvoří téměř 84 procent. Následují děti od 6 do 15 let – 9 procent a studenti a žáci – 5 procent. Nejvíce registrací z ciziny Železniční společnost Slovensko eviduje z České republiky – 17 930. Následuje Maďarsko – 952 registrací a Německo 338 registrací,“ uvedla pro iDNES.cz ZSSK. Jaký ekonomický dopad v podobě ztráty příjmu pro slovenské železnice to má, ZSSK nepočítá. V Češích jezdících po Slovensku zdarma však vidí pozitivní potenciál.

Polovina jízdy zdarma

„Pro zodpovězení této otázky by Železniční společnost Slovensko musela vědět, jak mnoho by registrovaní cizinci cestovali, kdyby bezplatná přeprava nebyla zavedena. Mezi cestujícími s nárokem na bezplatnou přepravu jsou lidé, kteří jezdili vlakem i před 17. listopadem 2014, ale i ti, kteří by jinak vlak nevyužili, nebo by cestovali méně. Pozitivem je zpřístupnění železniční dopravy většímu počtu cestujících,“ argumentuje tiskový odbor ZSSK. Zdarma bylo za celý rok 2015 uskutečněných 24,6 milionu cest vlakem Slováků i cizinců. Jde téměř o polovinu všech cest odbavených ZSSK.

10. 02. 2016 České dráhy odvolaly hlavní právníčku. Kritizovala prodej nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-odvolaly-danielu-kovalcikovou-fjs-/eko-doprava.aspx?c=A160210_132354_eko-doprava_suj)

České dráhy hledají nového ředitele právního odboru. Představenstvo z funkce odvolalo jeho dosavadní šéfkou Danielu Kovalčíkovou jen pár dní poté, co na veřejnost unikla její analýza převodu nádraží. Miliardovou transakci nedoporučila. Odvolání potvrdily iDNES.cz dva na sobě nezávislé zdroje. České dráhy oficiálně výměny na postu ředitelů odborů nekomentují. „Jednání představenstva společnosti jsou interní záležitostí firmy, stejně jako případné personální změny, proto k nim nemohu poskytnout žádné informace,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Kovalčíková ve svém materiálu uvedla několik zásadních důvodů, proč by se převod za 3,2 miliardy neměl uskutečnit a proč je pro České dráhy nevýhodný. „Pokud jde o materiál, který vypracovala k převodu části závodu, představenstvo ho považuje za velice přínosný a podnětný a bude se jím zabývat na svém příštím zasedání,“ uvedl Joklík. Podle informací iDNES.cz na odvolání tlačil především náměstek ministra dopravy Milan Feranec, který vede dozorčí radu. Ten ale tlak odmítl. „Nechodím na jednání představenstva. Považuji ale za nestandardní, aby se takový materiál probíral nejdříve v médiích,“ uvedl Feranec. Kovalčíková se k odvolání nevyjádřila.

Pro České dráhy je bývalá náměstkyně ministra dopravy v ledasčem nepostradatelná: právě její odbor vymýšlí strategie, jak se ubránit například plánům ministerstva dopravy na soutěžení rychlíků. I proto s ní České dráhy dál počítají, má mít na starost nově vznikající odbor železniční legislativy a evropského práva. Kovalčíkovou přivedlo na České dráhy v roce 2009 tehdejší generální ředitel Petr Žaluda, co ji z postu náměstkyně odvolal ministr dopravy Petr Bendl. V minulosti působila v dozorčí radě Českých aerolinií včetně doby, kdy zástupci státu neohlídali dostatečně hospodaření a nechaly management dovést firmu téměř ke krachu. V Českých drahách podle serveru Neolivni.cz odmítala bez kontroly proplácet faktury Radmile Kleslové.

10. 02. 2016 SŽDC opravilo trať za stovky milionů, auta si ale na přejezdech ničí podvozky (trať č. 076)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1690000-szdc-opravilo-trat-za-stovky-milionu-auta-si-ale-na-prejezdech-nici-podvozky>)

Řidiči z okolí Jenichova na Mělnicku si stěžují na špatně opravené železniční přejezdy na trati ze Mšena do Mělníku. Trať na konci loňského roku prošla kompletní opravou za 340 milionů korun. Minimálně dva z přejezdů ale převyšují úroveň vozovky a auta si na nich poškozují podvozky. Nejvíce si řidiči stěžují na přejezd mezi Mělnickou Vruticí a Jenichovem, na kterém v polovině ledna dokonce uvízl autobus s cestujícími. Vlak se tehdy naštěstí zastavil jen těsně před ním. Autobus museli vyprostit až hasiči. Škoda půjde do desítek tisíc korun. Policie tuto nehodu zřejmě odloží, za jasného viníka ale označila Správu železniční a dopravní cesty (SŽDC), která přejezd a trať špatně opravila. Vyšetřovatelé považují závadu na komunikaci za vážnou. SŽDC proto vyzvali, aby přejezd co nejdříve opravilo.

Náhradu škody chce po SŽDC už šest řidičů

Podle zjištění České televize se mezi prázdné osobní auto a koleje téměř nevešel ani na výšku postavený mobilní telefon, který měří deset centimetrů. Poškozených aut také rychle přibývá. Náhradu škody žádá po SŽDC už šest řidičů. Firma jakékoliv pochybení odmítá. Přejezd je podle ní sice na hranici normy, ale stále splňuje limity. „Každý, kdo bude dodržovat zákony silničního provozu, tak nemůže způsobit škodu na svém vozidle,“ tvrdí mluvčí SŽDC Marek Illiáš. Křížení se silnicí u Jenichova chce nicméně správce kolejí pravděpodobně v dubnu opravit.

11. 02. 2016 Na nádraží v Bohumíně v noci hořelo, vlaky tam stále nejezdí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-nadrazi-v-bohumine-v-noci-horelo-vlak-tytam-stale-nejezdi/1313646>)

Na nádraží v Bohumíně na Karvinsku v noci na čtvrtek hořely rozvaděče, rozvody a zabezpečovací zařízení. Při požáru nebyl nikdo zraněn, ale škoda zřejmě přesáhne sto milionů korun. ČTK to řekli mluvčí moravskoslezských hasičů Petr Kúdela a policejní mluvčí Zlatuše Viačková. Nádražím, které je frekventovaným železničním uzlem, nyní neprojíždějí vlaky, nahradily je autobusy. Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové se to s největší pravděpodobností do pátečního rána nezmění. "Na obnově pracujeme. V tuto chvíli ale počítáme s tím, že ještě zítra (v pátek) ráno pojedou náhradní autobusy," řekla ČTK Šubová. Dodala, že rychlíky ve směru na Prahu či Brno místo z Bohumína vyjíždějí z Ostravy - hlavního nádraží. Na autobusy, které jedou z Bohumína, ale nečekají. Cestující, kteří pojedou náhradní dopravou, musejí počítat s tím, že cesta po silnici je delší, a měli by proto vyjet s větším předstihem.

Expresy ve směru na Slovensko a ze Slovenska jezdí odklonem přes Havířov, vlaky do Polska a z Polska stejně jako nákladní doprava odklonem přes Chalupki. Vlaky mohou mít kvůli výluce zpoždění a cestující zatím musejí počítat také s menším pohodlím. "V Bohumíně nám to uvěznilo dvě pendolina. Místo nich jsme zatím nasadili elefanty," řekla mluvčí drah. Cestující dostanou kompenzace. Kromě souprav ČD v Bohumíně uvízl i LEO express. Odvezení těchto vlaků mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský předpokládá dnes. "Potom začne najíždět regionální doprava v kombinaci s náhradními autobusy tak, aby se život vrátil co nejrychleji aspoň částečně do normálu," řekl Ptačinský. Nádražím by pak měly projíždět i mezinárodní expresy do Polska. Průjezd by měly být dvě koleje. Nyní se pracuje na provizorní technologii, která by nahradila shořelý systém. "V maximální možné míře se tam budeme snažit tlačít regionální dopravu, aby lidé v okolí Bohumína byli co nejméně postiženi. Náhradní autobusová doprava bude velmi výrazná, nicméně aspoň část vlaků se nám podaří vrátit zpátky," řekl Ptačinský. Uvedl, že širší zprovoznění nádraží je otázkou dnů až týdnů. Shořelý systém byl podle něj moderní technologií z roku 2005. Ta se bude muset vybudovat celá znovu, což potrvá měsíce.

Policie apeluje na řidiče, aby byli maximálně obezřetní na železničních přejezdech, protože zařízení na některých z nich má kvůli požáru poruchu. "Konkrétně jde o ulice Trnková, Drátovská, 9. května. V ulici Ostravská jsou hned dva přejezdy, na ulici Na Chalupách je pro pěší. Nefunkční je i přejezd v Dolní Lutyni, část Věřňovice," vyjmenovala přejezdy Viačková. Vlaky na přejezdech dodržují zvláštní opatření, jezdí tam sníženou rychlostí deset kilometrů za hodinu a houkají. "Přejezdy byly označeny i silničními značkami," řekl Ptačinský.

Hořet začalo ve středu před 21:30 v technologické místnosti ústředního stavědla vedle železniční stanice. Příčina požáru není známá. Policie případ vyšetřuje jako obecné ohrožení z nedbalosti.

Hořelo ještě na dvou místech. Ve velké hale, kde se opravují kolejová vozidla, hořely v desetimetrové výšce rozvody kabelů, hořelo i ve venkovním prostoru chráničky elektrorozvodů.

11. 02. 2016 Vysoká daň za výluky. Až polovina vlaků měla loni zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pocet-zpozdenych-vlaku-loni-opet-narostl-f19/eko-doprava.aspx?c=A160211_114811_eko-doprava_suj)

Rekordní investice do české železnice se loni promítly i do počtu zpožděných vlaků a dodržování jízdního řádu. V porovnání s rokem 2014 jezdilo na čas loni podstatně méně vlaků. Vyplyvá to z oficiálních statistik Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), které má iDNES.cz k dispozici. Podle nich byla situace nejhůřší především v září a říjnu a u mezinárodních vlaků, kdy se počet zpožděných vlaků přiblížil padesáti procentům. Průměrný ukazatel plnění jízdního řádu za celý rok loni dosáhl 86,82 %, zatímco v roce 2014 to bylo 91,57 %. Velké rozdíly jsou ale především v podílu zpoždění během hlavní stavební sezóny, kdy se průměrné hodnoty zpoždění blížily k 80 %. Jednoznačně nejčastěji zpožděnými vlaky byly loni mezistátní spoje, kterých loni dojelo včas jen kolem 64 %, naopak nejpřesněji jezdily osobní vlaky, včas jich dorazilo do cíle téměř 90 %. Za zpožděný vlak se přitom považuje každý, který má zpoždění delší než pět minut. „Vyšší výskyt zpoždění vlaků vychází z výlukové činnosti. Je to daň za obrovské množství výluk,“ řekl náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu Josef Hendrych.

Velká zpoždění u mezinárodních vlaků souvisí i s výlukami v zahraničí, především na Slovensku, odkud si soupravy vozily velké časové prodlevy. V září se navíc přidaly ještě problémy s uprchlíky v Maďarsku, kvůli kterým došlo rovněž k abnormálním potížím vlaků na trase mezi Prahou a Budapeští. Ne všechna zpoždění jsou ale způsobena výlukami. Mezi důvody jsou například i problémy dopravců a poruchy jejich souprav či špatná rozhodnutí dispečerů, kteří zpozdí vlak jedoucí včas na úkor jiného. SŽDC loni rovněž dlouho nechávala některé závady na hlavním koridoru bez opravy, takže tu vlaky musely jet pomaleji a nabíraly zpoždění. Pravidelným zdrojem zpoždění jsou také sebevrazi a řidiči, kteří nerespektují výstražná světla na přejezdech.

Loňský rok zřejmě na dlouhou dobu překoná rekord v objemu investic do železnice, SŽDC loni postavěla přes 40 miliard korun.

11. 02. 2016 Páky a lanovody jako za císaře pána – historické nádraží v Martinicích má namále (Martinice v Krkonoších)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1691302-paky-a-lanovody-jako-za-cisare-pana-historicke-nadrazi-v-martinicich-ma-namale#articlewithopenedgallery>)

Památkáři a železniční nadšenci bojují za záchranu nádraží v krkonošských Martinicích. Chtějí zachovat historický ráz stanice z druhé poloviny 19. století. Jedná se podle nich o unikát, který v Česku nemá obdoby. Majitelé nádraží ale teď chtějí modernizovat tak, aby lépe splňovala všechny bezpečnostní normy. Soustavu pák a řetězových převodů, přes které se ovládají například závory nebo výhybky, musejí v Martinicích ručně rozpohybovat před každým příjezdem vlaku. Obsluha se dorozumívá telefonem na klíčku. „Řekl bych, že naše stanice je poslední v republice, kde se to takovým způsobem dělá,“ uvedl předseda Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších Petr Pěnička. Například funkčních historických návěstidel pro posun je v celé republice pouze devět, z toho čtyři právě v Martinicích. Podle Petra Freiwilla z odboru památkové péče Národního památkového ústavu Liberec je martinické nádraží „úžasným příkladem komplexně dochované technologie pro zabezpečení a řízení železničního provozu“. Pozoruhodné jsou podle něj i nádražní budovy.



Tři roky památkářům trvalo, než se martinické nádraží objevilo na seznamu památek ministerstva kultury. Uspěli až v prosinci 2015. Jenže majitelé nádraží, tedy Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a České dráhy, se proti rozhodnutí ministerstva kultury odvolaly. „Je to historický unikát a podle nás železniční historie patří do muzea. Rádi bychom ho nahradili moderním zařízením,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

Předseda Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších Petr Pěnička ale říká, nemá smysl jednotlivá zařízení uřezat a přenášet někam, kde by jen stála a nefungovala. „Pokud by byl tento systém zrušen a nahrazen jiným zabezpečením, myslím, že by padl jeden z možných cílů turistiky u nás v Podkrkonoší,“ uvedl starosta Martinic Leoš Mejvald (nes.). Ředitel odboru železničního muzea při Národním technickém muzeu Michal Novotný, který byl hostem Událostí v regionech, konstatoval,

že památka jako taková nemůže v případě Martinic bránit provozu. „Provoz v této stanici musí být nadále zajištěn. Takže dle mého názoru je jednoznačně lepší, pokud by tam zůstalo funkční zařízení a hledala by se cesta, jakým způsobem ho synchronizovat s dalším provozem. Aby splňovalo všechny normy a předpisy,“ řekl Novotný. Další osud martinického nádraží je v rukou ministerstva kultury a památkového odboru. Celé jednání ale může trvat ještě několik měsíců.

12. 02. 2016 Stát poprvé předá dálkovou trať soukromé firmě, smlouva má být na deset let (R16, GW Train Regio, od 12. prosince 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-poprve-preda-dalkovou-trat-soukrome-firme-smlouva-ma-byt-na-deset-let-1270436>)

Stát hodlá poprvé předat provoz na dálkové trati soukromému dopravci. Dotované rychlíky na železničním spojení Plzeň s Mostem bude od poloviny prosince provozovat firma GW Train Regio z jihočeské skupiny Jihotrans (její vlak na snímku). Smlouva bude desetiletá, její hodnota se dá podle dostupných údajů odhadnout na zhruba 350 milionů korun. „Jednání s GW Train Regio probíhají a máme předběžnou shodu na splnění požadavků ministerstva,“ uvedl mluvčí rezortu Tomáš Neřold. K podpisu by mělo dojít nejpozději na přelomu listopadu a prosince. Ochota je i na druhé straně. „Naše nabídka samozřejmě platí, jsme připraveni zmíněnou trať převzít,“ řekl deníku E15 generální ředitel Jihotransu Robert Krigar.

Cesta k průniku soukromníka na dotovanou trať ale není přímočará. Ministerstvo dopravy chtělo dospět k partnerství na základě výběrového řízení. Jeho průběh ale hatí Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, na který se obrátily České dráhy. Ty se mimo jiné cítily diskriminovány povinnostmi uznávat režijní jízdenky. Úřad proto v první instanci tendr zrušil, o odvolání ministerstva nyní rozhoduje ve druhé instanci předseda antimonopolního úřadu Petr Rafaj. Ministerstvo ale nechce se zavedením konkurence do dotované drážní dopravy otálet a hodlá využít svého práva zadat zakázku přímo. Firma GW Train Regio totiž v soutěži přišla s nejnižší cenou, když za kilometr žádala necelých 75 korun. ČD skončily čtvrté s cenou přes sto korun. „Dáváme přednost úspěšnému dokončení soutěže, pokud ale bude zrušena, musíme být připraveni. Proto jsme se obrátili na společnost, která nabídla v soutěži nejnižší cenu,“ uzavřel mluvčí Neřold.

12. 02. 2016 Bohumínské nádraží zůstává po požáru mimo provoz. Vlaky se tam vrátí příští týden

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1692439-bohuminske-nadrazi-zustava-po-pozaru-mimo-provoz-vlak-se-tam-vrati-pristi-tyden>)

Regionální vlaky se vrátí do železniční stanice v Bohumíně ochromené požárem nejdříve v úterý. Do té doby je budou nahrazovat autobusy. Dálkové soupravy budou jezdit odklonem několik týdnů. Důvodem je zničení řídicího centra železničního uzlu. Nefungují návěstidla, výhybky ani přejezdy v okolí. České dráhy chtěly částečně obnovit provoz už v pátek, situaci ale zkomplikovaly výpadky proudu a nedostatek místa na nádraží v Ostravě. Železniční stanice v Bohumíně je již připravena na zahájení nouzového provozu. „Máme připravené dvě koleje a jedno nástupiště. Vlaky tam ale mohou jezdit pouze rovně, nemohou se otáčet, posunovat ani odbočovat,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Dodal, že do dvou týdnů by mohly být zprovozněny další dvě koleje.

Dopravce sestavuje krizový jízdní řád

Připravené koleje jsou určeny pro regionální vlaky Českých drah. Podle dopravce měly začít jezdit už v pátek, zkušební jízdy však odhalily řadu problémů. „Musíme vše technicky vymyslet a připravit speciální jízdní řády. Problém je hlavně to, že se kapacitně nevejdeme na ostravské nádraží. Zvažujeme několik variant řešení,“ informovala mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Potvrdila, že úplná výluka zřejmě potrvá do úterý. Do té doby mají cestující k dispozici náhradní autobusy, které je vozí mezi Bohumínem a ostravským hlavním nádražím a Bohumínem a Karvinou. Vlaky, které jezdily do Bohumína, nyní končí v Ostravě, odkud také vyjíždějí. Lidé z Karvinska se tam musí dopravovat autobusy. Mezinárodní vlaky do Polska jsou odkloněny na Chalupki nebo Český Těšín. Vlaky na Slovensko jezdí odklonem přes Havířov.

Bohumínské nádraží vyřadil z provozu požár, který z dosud nejasných příčin vypukl ve středu pozdě večer v řídicím centru stanice, ze kterého se ovládá celý železniční uzel. Hořelo také v několik desítek metrů vzdálené hale a ve venkovním prostoru. Požár poškodil rozvaděče, rozvody

a zabezpečovací techniku. Nefunguje například přes 150 výhybek, mimo provoz je nadále asi šest přejezdů v okolí. Na místě stále pracují vyšetřovatelé hasičů a drážní experti. Hledají místo, kde mohlo dojít ke zkratu, jenž mohl být příčinou požáru. Kopou kvůli tomu i v zemi. Policisté věc vyšetřují jako obecné ohrožení z nedbalosti. Vyšetřovacích verzí je zatím několik.

Příčinou požáru mohl být zkrat

Podle mluvčího železniční cesty Ptačinského může způsobená škoda dosáhnout až 200 milionů korun. Obnova zařízení potrvá až devět měsíců. „Vše se musí vybudovat znovu. A musí se na to udělat projekt,“ řekl. Do té doby chtějí drážní úřady provizorně zprovoznit co nejvíce kolejí. I to ale potrvá několik týdnů. Řídící centrum bohumínské železniční stanice bylo vybudováno v roce 2005. „Jde o moderní budovy, všechny systémy byly vybaveny samozhášecí technikou. Proto nás velmi překvapilo, že k něčemu takovému mohlo dojít,“ dodal Ptačinský.

14. 02. 2016 Špatný stav kolejí brzdí vlaky mezi Nymburkem a Poděbrady

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1694404-spatny-stav-koleji-brzdi-vlaky-mezi-nymburkem-a-podebrady>)

Kvůli špatnému stavu kolejí musí vlaky na trati mezi Nymburkem a Velkým Osekem jezdit pomaleji a nabírají zpoždění. Středočeský kraj kvůli špatnému stavu obvinil Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) ze zanedbání údržby. Ta ovšem pochybení odmítá s tím, že na opravu všech tratí nemá peníze. Dvě drobnější opravy provede správa už v březnu, kompletní rekonstrukci pak připravuje na červen.

Normálně by vlaky za Nymburkem jezdily až 120kilometrovou rychlostí, kvůli drobným prasklinám v kolejích ale musí zpomalit na rychlost 70 km/hod a nabírají až čtvrt hodinová zpoždění. „Na této trati proběhla pravidelná kontrola, včetně defektoskopie. Na základě těchto zjištění jsme provedli snížení rychlosti, abychom dodrželi stoprocentní bezpečnost železničního provozu,“ vysvětluje mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Mikroskopické praskliny ale nejsou jediným problémem na trati z Lysé nad Labem do Velkého Oseku. Na některých místech se zvětšuje i rozchod kolejí. Poslední velkou opravou prošla tato trať na konci 80. let minulého století, ještě v době Československých drah. „Chyba nastala právě v dlouhodobém zanedbávání údržby. Do trati se investovalo jen velmi málo a opravovaly se jen ty nekritičtější úseky,“ tvrdí předseda spolku Za bezpečnou železnici Radim Kamler. Hejtmán Středočeského kraje Miloš Patera upozorňuje, že kraj už dvakrát vyzýval SŽDC, aby se začala věci zabývat. Kraj má obavy, aby se neopakovala podobná nehoda jako v Dřisech na Mělnicku. Kvůli prasklé koleji tam loni v listopadu vykolejil vlak s naftou a čpavkem a dvě cisterny se převrátily.

Správa železniční dopravní cesty pochybení odmítá a brání se, že na opravu všech tratí nemá peníze. „Pokud v loňském roce bylo prioritou kraje opravení tratě na Mšeno, kde jsme investovali více než 300 milionů korun, tak pak nemůže být měsíc poté zase prioritou jiná trať,“ dodává Jakub Ptačinský. Tato trať byla mimo provoz zhruba rok a čtvrt, rekonstrukce skončila v polovině loňského prosince.

15. 02. 2016 Bohumín postupně obnoví vlakovou dopravu. Nejdříve do Polska a z Polska (od 16. února 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/v-bohumine-jako-prvni-vyjedou-mezistatni-vlaky-f52-ostrava-zpravy.aspx?c=A160215_092901_ostrava-zpravy_woj)

Bohumínem zřejmě v noci na úterý začnou jezdit dálkové noční vlaky mířící do Polska a z Polska. V úterý by nádraží, na němž minulý týden hořelo, měly začít využívat denní vlaky těchto linek. Regionální spoje se na bohumínské nádraží vrátí asi až ve středu. Do té doby musejí cestující využívat náhradní autobusovou dopravu. Vlaky na Slovensko budou dál jezdit přes Havířov. Komplikace způsobil středeční požár rozvaděče, rozvodů a zabezpečovacího zařízení. Škoda se zatím odhaduje v rozmezí mezi 100 až 200 miliony korun. „Chceme dopravu zatím obnovit ve třech vlnách. V noci na úterý do Bohumína s největší pravděpodobností začnou jezdit mezinárodní noční spoje do Polska. V úterý pak i denní. Ve středu předpokládáme, že stanici začnou využívat i vlaky regionální dopravy. Vše je ale nyní v úrovni předpokladů, během dne se vše bude potvrzovat,“ řekla Šubová. Zatím podle ní není v plánu, že by se do Bohumína pouštěla vnitrostátní dálková doprava. Vlaky mířící na Slovensko pojedou nadále po náhradní trase přes Havířov.

Vlaky nadále nahrazují autobusy

České dráhy nyní vlaky v Bohumíně dál nahrazují autobusy. Takto situaci řeší i společnost Leo Express. Vlaky, které v Bohumíně jízdy začínaly či končily, vyjíždějí z Ostravy, kde jejich jízda

také končí. Vlaky, které Bohumínem projížděly, jsou odkloněny na náhradní trasy přes Havířov či Chalupki. Šubová řekla, že České dráhy mají k dispozici 14 autobusů, které zajišťují přepravu cestujících na trase mezi Karvinou, Bohumínem a Ostravou. V pracovní dny jezdí každých 15 minut, o víkendu je interval o pět minut delší.

Hořet začalo ve středu před 21:30 v technologické místnosti ústředního stavědla vedle železniční stanice. Příčina požáru není známá. Policie případ vyšetřuje jako obecné ohrožení z nedbalosti. Hořelo ještě na dvou místech. Ve velké hale, kde se opravují kolejová vozidla, hořely v desetimetrové výšce rozvody kabelů, požár zasáhl i venkovní prostor chráničky elektrorozvodů. Úplná obnova zařízení potrvá minimálně devět měsíců.

16. 02. 2016 Železniční koridory: Ještě nejsou dokončené a už potřebují opravu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1695622-zeleznicni-koridory-jeste-nejsou-dokoncene-a-uz-potrebuji-opravu>)

Zatímco čekají hlavní železniční uzly v Česku stále na dokončení, některé jejich úseky už potřebují modernizovat. Problémem jsou například zvlněné koleje. Někteří odborníci tvrdí, že zatím neexistuje propracovaný plán, jak se o stárnoucí tratě dál starat. První úsek moderního koridoru se otevíral před dvaceti lety. Podle plánů z devadesátých let už měla být síť koridorů hotová. Téměř dokončený je ale jen II. koridor z Břeclavi do Petrovic u Karviné. Na I. koridoru z Děčína do Břeclavi stále chybí dodělat asi desetinu. Na III. koridoru zhruba třetinu, stejně jako na poslední trati vedoucí přes Prahu k Českým Budějovicím. Hlavní železniční tratě určené k dálkové a tranzitní dopravě mezitím zastarávají. První dva koridory prošly modernizací naposledy v roce 2004. Jiří Samek, předseda sekce kombinované dopravy Svazu dopravy: „V 90. letech se trochu podcenila železniční doprava. Tenkrát byla v určitém úpadku a nikdo netušil, že dojde, zejména z hlediska přístupu soukromého kapitálu, k větší renesanci a vyšší kvalitě, a tudíž že vzniknou vyšší nároky na přepravu.“

Zastarávají, ale normy přesto splňují, tvrdí SŽDC

Podle SŽDC zatím i ty nejstarší části koridorů normám vyhovují. „Ještě nemají nárok na to, aby se začaly přestavovat. Nicméně po dvaceti letech už se dostáváme do fáze, kdy ta údržba začíná být náročnější,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. „Po pěti letech, kdy byla sjednaná garance s dodavatelem, by se měla začít dělat běžná údržba. To se samozřejmě nedělá, hrne se to před sebou,“ říká Pavel Stoužil, odborník na údržbu železničních tratí z Fakulty dopravní ČVUT. Modernizací prochází aktuálně i úsek I. koridoru východně od Prahy. Od dubna budou vlaky v opraveném úseku moci projíždět 160kilometrovou rychlostí, která je zároveň na koridorech stanovena jako maximální.

Českou republiku protínají čtyři hlavní železniční tratě (tzv. koridory):

- I. Železniční koridor – Děčín – Břeclav
- II. Železniční koridor – Petrovice u Karviné – Břeclav
- III. Železniční koridor – Mosty u Jablunkova – Cheb
- IV. Železniční koridor – Děčín – Horní Dvořiště

16. 02. 2016 Pokuta 1,2 milionu od ÚOHS pro České dráhy je pravomocná (pronájem řady 1216 ÖBB)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/pokuta-1-2-milionu-od-uohs-pro-ceske-drahy-je-pravomocna/1315490>)

Pokuta 1,2 milionu korun, kterou dostaly letos v lednu České dráhy od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za chybný pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah, je pravomocná. ČTK to zjistila z webu ÚOHS. Firma se pokutě brání v souvislosti s jiným sporem, který s antimonopolním úřadem vede. Státní dopravce měl původně zaplatit pokutu dva miliony korun. ÚOHS ale zkrátil dobu, za kterou sankci ukládá. Nově je jen za smlouvy uzavřené v letech 2009 – 2012. Firmě také pomohlo, že ÚOHS změnil svůj přístup k ukládání sankcí. U případů starších pět let například úřad už sankce vůbec neukládá, protože se změnil limit v zákoně. ÚOHS rozhodl v lednu, nyní svůj verdikt zveřejnil na svém webu. "Odvolání proti tomuto rozhodnutí ÚOHS je věcně řešeno v rámci jiného sporu s úřadem, který je předmětem správní žaloby. O té v současné době rozhoduje soud," řekl dnes ČTK tiskový mluvčí Českých drah Radek Joklík. Pokud podle něj firma uspěje, bude se rozhodnutí soudu vztahovat i na tento případ. "ÚOHS by v takovém případě ČD již zaplacenou

pokutu vrátil," dodal Joklík. České dráhy v letech 2009 – 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus. Podle ÚOHS se dopustily porušení zákona, když zakázky nezadaly v některém ze zákonem stanovených druhů zadávacího řízení. "Zadavatel tak porušil zásadu transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace a jeho postup mohl podstatně ovlivnit výběr nejhodnější nabídky," uvedl už dřív předseda ÚOHS Petr Rafaj. Za pronájem lokomotiv na rok 2014 dostaly dráhy navíc milionovou sankci. Podaly proti ní žalobu ke Krajskému soudu v Brně.

Lokomotivy Taurus jako jediné vozí osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. České dráhy je mají pronajaté od rakouských drah. První souprava rychlovlaku Railjet vyjela v roce 2014.

16. 02. 2016 Vysokorychlostní železnice? Pro okolní země V4 to prý není prioritou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vysokorychlostni-zeleznice-pro-okolni-zeme-v4-to-pry-neni-priorita-1271580>)

Výstavba vysokorychlostních železničních tratí není na rozdíl od Česka pro ostatní země visegrádské skupiny (V4) prioritou. Česko se přípravou železničních tras pro rychlovlaky jezdící třístakilometrovou rychlostí zabývá, ostatní země V4 ale dávají přednost modernizaci nyníjších železničních spojení. Na pracovním setkání hospodářských výborů parlamentů zemí Visegrádu to uvedli zástupci jednotlivých zemí. „Polsko nebude usilovat a výstavbu vysokorychlostních tratí," uvedl poslanec polského Sejmu Adam Gaweda. Polsko se podle něj nedávno vydalo podobným směrem jako před lety Česká republika a nakoupilo železniční vozidla s naklápěcími skříněmi. Ta umožňují zvýšit rychlost i na klasické železniční infrastruktuře. Podobně Slovensko si podle poslance Jána Hudeckého nemůže nyní podobně ambiciózní projekty dovolit a soustředí se na prosazení rychlostního spojení z Paříže přes Vídeň do Bratislavy. Ostatní významná železniční spojení chce Slovensko zmodernizovat na rychlost do 160 kilometrů v hodině, což je i maximální povolená rychlost na českých koridorových tratích.

Konkurenceschopnost a rychlost

Dosažení rychlostí kolem 140 a 160 kilometrů v hodině není ale podle místopředsedy českého sněmovního hospodářského výboru Karla Šidla dostatečná na zachování konkurenceschopnosti osobní železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Zachování páteřních železnic v historických trasách navíc naráží na mnoho úseků, kde technicky není možné dosahovat ani rychlostí přes 100 kilometrů v hodině. Lidé proto raději volí cestu po dálnicích.

V Česku se o stavbě vysokorychlostních železničních spojení mluví posledních několik let zejména v souvislosti s tím, že by rychlá železniční spojení ze západní Evropy na východ mohla české území obcházet. Správa železniční dopravní cesty pracuje na územně-technických studiích, které řeší konkrétní umístění nových vysokorychlostních spojení. Skutečné vysokorychlostní trasy ale v Česku pravděpodobně nevzniknou před rokem 2030. Jediným úsekem, ke kterému se Česko v rámci EU zavázalo, je vysokorychlostní spojení Praha – Lovosice v rámci ramena pokračujícího dále na Drážďany.

16. 02. 2016 Železniční neštěstí v Bavorsku zřejmě zavinil výpravčí (9. února 2016, Bad Aibling)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1696702-zeleznicni-nestesti-v-bavorsku-zrejme-zavinil-vypravci>)

Němečtí vyšetřovatelé se domnívají, že příčinou železničního neštěstí u bavorského Bad Aiblingu z minulého úterý byla chyba výpravčího. Zahájili proti němu vyšetřování. Čelní srážka regionálních vlaků soukromého dopravce asi 50 kilometrů jihovýchodně od Mnichova si vyžádala 11 obětí a více než 80 zraněných. Devětatřicetiletý výpravčí, který měl několikaletou profesní zkušenost, podle státního zástupce Wolfganga Gieseho zpočátku odmítal vypovídat, posléze se však k okolnostem neštěstí podrobně vyjádřil. „Kdyby se choval podle předpisů, tedy plnil své povinnosti, ke srážce by nedošlo. Šlo o lidskou chybu s katastrofálními důsledky," konstatoval Giese. Vyslechnuto bylo dosud 71 pasažérů z havarovaného vlaku, včetně 19 vážně zraněných. Výpravčí z Bad Aiblingu je podezřelý ze zabití z nedbalosti, ublížení na těle a nebezpečného zásahu do železničního provozu, dodal Giese. Podle vyšetřovatelů dal signál, že vlak může pokračovat v jízdě, i když proti němu jel po stejné koleji další.



Podle dalšího státního žalobce Jürgena Branze ještě stihl vyslat nouzový signál, jakmile si uvědomil svou chybu. „Ale vyšel do prázdna,“ podotkl žalobce. Ve vyšetřovací vazbě výpravčí není; po dohodě s obhájci byl převezen na bezpečné místo. „Není třeba se domnívat, že tu je důvod k vazbě,“ řekl Giese. Vysvětlil to tím, že šlo o čin z nedbalosti, nikoli o úmyslný čin. Muži tak hrozí až pětileté vězení.

Nejhorší železniční neštěstí v Bavorsku za více než 40 let se stalo minulý úterý ráno na lokální trati mezi Holzkirchenem a Rosenheimem. Několik vagonů po nárazu vykolejilo. Obnova silně poškozené tratě v místě nehody stále pokračuje. Na úseku dlouhém až 120 metrů musí být částečně položeny nové koleje a pražce. Zatím není jasné, kdy bude trať opět zprovozněna.

17. 02. 2016 Dozvky miliardové arbitráže. České dráhy a Škoda jednájí o smíru (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-jednaji-o-smiru-se-skodou-transportation-p0a-eko-doprava.aspx?c=A160217_182831_eko-doprava_suj)

České dráhy už zaplatily část z prohrané částky v arbitráži o lokomotivy ze Škoda Transportation, s dalším přesunem peněz do firmy s majiteli na Kypru zatím ale váhají. Dopravce s výrobcem lokomotiv začal jednat o smírném řešení jak uhradit dalších více než 600 milionů korun. Dohoda ale zatím není jistá. Původně přitom České dráhy jednání vylučovaly. Naopak podaly žalobu, která má rozhodnutí arbitru ještě zvrátit. Případná dohoda to ale může ještě změnit. „Proběhlo několik jednání. Naše stanoviska se přiblížila, ale rozhodně ne sblížila. Žádná dohoda není na stole, není ani shoda nad jejím obsahem,“ řekl předseda dozorčí rady Českých drah Milan Feranec. Podle rozhodnutí arbitráže musela firma téměř okamžitě zaplatit 468 milionů korun, dalších 628 milionů korun už Škoda Transportation chce jako inflační doložku. Škoda už dříve uvedla, že je ochotna jednat o vstřícných krocích. Teď ale jednání komentovat nechce. „Dokud není dosaženo finální dohody, nebudeme průběh jednání komentovat,“ uvedla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

Po prohrané arbitráži jsou lokomotivy od Škody nejdražšími na světě. České dráhy s nimi přitom stále nemohou jezdit bez omezení do Německa, nedostaly povolení od správce infrastruktury DB Netz. Smír je i v zájmu Škody Transportation: přes evropské dotace mají České dráhy velké šance v příštích letech utrácet miliardy korun za nové vlaky. Škoda drážním zakázkám dosud bezkonkurenčně vládne.

17. 02. 2016 Skanska koupila superstroj na železniční stavby (automatická strojní podbíječka)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/skanska-koupila-superstroj-na-zeleznicni-stavby-1271531>)

Do čilého ruchu v tuzemském železničním stavitelství se hodlá aktivněji než dosud vložit stavební koncern Skanska. Za více než 135 milionů korun si pořídil takzvanou automatickou strojní podbíječku na zhutňování šterku pod pražci. Stejný stroj ještě nikdo v Česku nemá. Jiné typy jsou však ve výbavě také dalších stavebních podniků typu Strabagu nebo Subterra. „Jde o nejmodernější podbíječku tohoto typu. V současnosti jsou jich v Evropě pouze čtyři kusy,“ uvedl k akvizici mluvčí Skansky Ondřej Svatoň. Firma si od mašiny slibuje nejen konkurenční výhodu ve velkých železničních tendrech, ale rovněž při opravných a údržbových pracích. Kromě Česka jí bude používat také na Slovensku a v Polsku.

Skanska si podbíječku značky Unimat objednala u rakouské strojírenské společnosti Plasser & Theurer. Ta ji zhotoví na míru a dodá na začátku příštího roku. S novou investicí přichází Skanska v době, kdy se stavbařům opět daří. Nabírají nové zaměstnance a zvyšují tržby. A právě železniční stavitelství je obor, v němž se kvůli množství zakázek kapacit nedostává. „Naše kapacity jsou, zvláště v železničním stavitelství, vytíženy na maximum,“ dodal Svatoň ze Skansky.

18. 02. 2016 České dráhy nakoupí tisíce tabletů pro strojvedoucí. Nahradí papíry

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nakoupi-tisice-tabletu-pro-strojvedouci-nahradi-papiry-1p8-eko-doprava.aspx?c=A160215_233450_eko-doprava_suj)

Pět let žádala Federace strojvedců České dráhy, aby nakoupila strojvedoucím tablety. Letos se zřejmě již definitivně dočkají. Státní dopravce vypsal soutěž na dodávku 3 800 kusů tabletů za víc než patnáct milionů korun. Navazuje na dřívější soutěž na dodání čteček, kterou firma zrušila. Tablety

jsou už běžné u řady soukromých dopravců. „Žádali jsme o to firmu pět let, u řady dopravců je to již standardem. Mělo by to nahradit spoustu papírů, které s sebou musí strojvůdci na lokomotivě mít, vše budou mít v tabletu,“ říká prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas.

České dráhy původně chtěly pořídit jen čtečky pro jednoduší zacházení. „V roce 2014, kdy jsme toto výběrové řízení prováděli, byly na trhu nejméně tři různá zařízení, která odpovídala našim požadavkům. Bohužel tehdy nikdo do dané soutěže nepodal nabídku,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj je cílem omezit nutnost nosit těžké papírové dokumenty, například předpisy, sešitové jízdní řády. Právě tato data budou mít strojvedoucí k dispozici v tabletech. „Tablet bude disponovat i dalšími aplikacemi pro výkon profese. Díky elektronické podobě se také usnadní aktualizace v těchto předpisech, které nebude nutno opravovat například výměnou listů nebo přelepky,“ dodal Štáhlavský. Tablet budou mít v podstatě všichni strojvůdci. Přejít na tablety chystá i ČD Cargo, to zatím soutěž nevyšlo.

18. 02. 2016 Železnice křížuje Pardubický Porter nebo Hutník

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26114/>)

Také v jízdním řádu 2016 nesou desítky vlaků jména významných osobností, regionů, řek, hor nebo hradů. Jméno vlaku si lze také koupit a použít ho k propagaci své služby či zboží. V letošním jízdním řádu nesou dálkové vlaky 169 různých pojmenování. Jsou mezi nimi i nová jména, například Petr Ginz, Jiří Bouda nebo Porta Moravica.

České dráhy nabízejí komerční pojmenování pro vybrané vlaky již řadu let. Díky tomu získá zadavatel širokou publicitu svého jména nebo pojmenování produktu na stanicích a ve vlacích, včetně jízdních řádů a jejich vyhledávačů na internetu. Cena je pak stanovena na základě konkrétního případu, například podle typu vlaku, tratě a dalších faktorů. Cena za roční pronájem jména vlaku se pak pohybuje v řádu stovek tisíc korun za rok. V minulosti nesly vlaky například komerční názvy Přerovský Zubr, Klidná síla nebo Náchodský Primátor. Novinkou letošního roku je například pojmenování Pardubický Porter. Jedná se o komerční název vlaku, který si zadala a zaplatila soukromá společnost. Díky tomu se nyní tento název ozývá každý den opakovaně na 14 nádražích včetně těch největších a nejméně frekventovaných jako hlavní nádraží v Praze, Pardubicích nebo v Brně. Název vlaku je také v jízdních řádech, při hledání spojení na internetu se objeví při každém vyhledání tohoto spoje po celý rok a cestující se s ním setkají na mnoha dalších místech.

Pojmenování vlaků má v Česku tradici od meziválečného období. V roce 1936 byl zaveden velmi rychlý vlak Slovenská strela. Další názvy vlaků přibýly po světové válce, například vlak Ostravan. V 50. a 60. letech vyrazily na tratě především mezistátní expresy, jejichž jména se stala během desetiletí provozu skutečnými symboly cestování do vybraných míst. Byly to například vlaky Vindobona, Hungaria, Meridian, Balt-Orient nebo Pannonia Express. Nekomerční názvy vlaků Českých drah vycházejí nejčastěji ze jmen významných osobností, které mají spojitost s místy na trase vlaku, jako jsou například Johann Strauss nebo Sobieski, z různých geografických míst, jako jsou řeky, hory nebo pohoří, například Berounka, Říp nebo Beskyd, či názvy zemí, měst nebo významných památek, které leží na trase vlaku, jako například Hungaria, Ostravan nebo Konopiště. Podobně volí jména také zahraniční železnice, nebo je nabízejí ke komerčnímu využití. Na Slovensku tak můžete cestovat například vlakem Horalky Sedita nebo Intersport.

18. 02. 2016 Ministerstvo má předběžnou dohodu s GW Train Regio (R16)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-ma-predbeznou-dohodu-s-gw-train-regio/1316464>)

Ministerstvo dopravy se předběžně dohodlo se společností GW Train Regio na provoz železničního spojení z Plzně do Mostu. ČTK to dnes řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Společnost z Ústí nad Labem dříve známá jako Viamont Regio podala nejnižší nabídku v soutěži na patnáctiletý provoz vlaků. Tendr ale před vyhodnocením zatím nepravomocně zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Přímé zadání dopravy soukromé společnosti bude ještě schvalovat vláda. "Máme předběžnou shodu na plnění požadavků z hlediska zajištění dopravy," řekl ČTK Neřold. Ministerstvo dopravy čeká na pravomocné rozhodnutí ÚOHS a mezi tím podalo oznámení o předpokládaném uzavření dohody, které je nezbytným krokem notifikačního procesu, který v takové situaci vyžaduje Evropská unie. V ideálním případě ministerstvo dopravy předpokládá, že ÚOHS vyhoví jejich rozkladu a prvoinstanční rozhodnutí o zrušení tendru přehodnotí. Chce být ale připraveno i pro případ, že předseda antimonopolního úřadu rozhodnutí potvrdí, dodal Neřold. ÚOHS soutěž zastavil začátkem

loňského listopadu na základě podnětu Českých drah, podle kterých byl státní dopravce v soutěži proti ostatním společnostem v nevýhodě. ČD argumentovaly tím, že jsou jedinou firmou, která musí uznávat bezplatné jízdní doklady drážních zaměstnanců, takzvané režijky, nebo se starat navíc o nádraží.

Postup přímého zadání hájil vloni v prosinci ministr dopravy Dan Ťok s tím, že je zcela v souladu s českým právním řádem. Podobný krok chtěl udělat v roce 2013 Ťokův předchůdce Zbyněk Stanjura, když plánoval zadat provoz na trati mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov společnosti RegioJet ze skupiny Student Agency. Ta zůstala jako jediná v tehdejší tendru, který ministerstvo dopravy muselo kvůli nízkému počtu účastníků zrušit. Z dohody mezi úřadem a RegioJetem ale nakonec sešlo.

GW Train Regio požadovala v soutěži na trasu mezi Plzní a Mostem za kilometr jízdy po státu dotaci necelých 75 korun, o zhruba 13 korun méně, než kolik doplácet stát vloni Českým drahám. "Pokud jednání s dopravcem dopadnou, mohla by se smlouva podepisovat během letošního podzimu," doplnil Neřold. Od prosince by pak měl podle ministerstva nový dopravce začít na trase jezdit.

18. 02. 2016 Cestujícím v Turnově se slavnostně otevřela zrekonstruovaná hala výpravní budovy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26119/>)

České dráhy dokončily opravu haly výpravní budovy v Turnově. Objektu se vrátilo původní členění a ve světlé výmalbě vynikly nástěnné malby s tematikou Českého ráje od místního malíře a grafika Karla Vika. Rekonstrukce se prováděla za plného provozu. „S péčí řádného hospodáře postupně zvelebujeme železniční budovy v našem majetku. Bohužel současná situace ve financování jejich provozu, kdy je mohou například využívat i cestující soukromých dopravců, aniž ti by se podíleli na úhradě nákladů, není optimální. Přesto se snažíme s omezenými finančními možnostmi zajistit kvalitní a plnohodnotnou údržbu našeho majetku. Mezi takové projekty patří i rekonstrukce výpravní budovy ve vyhledávané turistické oblasti a bráně do Českého ráje, v Turnově. Cílem projektu bylo vytvořit nové a moderní prostory pro odbavení cestujících a navazující komerční prostory pro poskytování služeb cestujícím. Vynaložené finanční prostředky dosáhly 15 milionů korun,“ uvedl František Bureš, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

Rekonstrukce části objektu se uskutečnila od června 2015 do února 2016. Zhotovitelem stavby byla firma Marhold Pardubice. Projekt rekonstrukce výpravní budovy vypracovala v roce 2011 firma Projekt Turnov. Projekt navazuje na rekonstrukci přednádražního prostoru a výstavbu integrovaného přestupního terminálu města Turnov. Rekonstrukce zahrnovala částečnou opravu střechy a dílčí dispoziční úpravy. Vznikly nové, moderní prostory pro odbavení cestujících a navazující komerční prostory pro poskytování služeb. Součástí byla i výměna všech sítí a technického vybavení. Ve stávající hale bylo obnoveno původní členění stěn polosloupy a byl odstraněn veškerý obklad. V nové, světlé výmalbě vynikly očistěné nástěnné malby s tematikou Českého ráje od místního malíře a grafika Karla Vika. Prostor osobních pokladen byl revitalizován a vzniklo hygienické zázemí pro obsluhu. Úpravami rovněž prošla prodejna pekařství a tisku, která je přístupná přímo z haly. V části budovy přiléhající k terminálu autobusové dopravy vzniklo sociální zařízení pro cestující a prostor pro bankomat. Byla opravena část prostor ve 2. podlaží pro služební využití. V opravených částech budovy jsou vyměněná okna a dveře, veškeré sítě a zřízeno nové vytápění. Součástí rekonstrukce byla tlaková gelová injektáž obvodových i vnitřních nosných zdí objektu. Rovněž se obnovila původní pasáž, která umožní v budoucnu, po dokončení celé rekonstrukce, přístup ke komerčním prostorům. Projekt zde předpokládá vybudování rychlého občerstvení, lékárny a dalších nájemních prostor.

Železniční stanice v Turnově je významným přepravním bodem v Libereckém kraji, kde se protínají tři tratě: Praha – Turnov, Jaroměř – Liberec a Hradec Králové – Turnov přes Jičín. Denně ve stanici Turnov České dráhy odbaví 2 800 cestujících.

18. 02. 2016 Grandi Stazioni začne opravovat vnější fasádu Fantovy budovy (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/grandi-stazioni-zacne-opravovat-vnejsi-fasadu-fantovy-budovy/1316616>)

Italský nájemce pražského hlavního nádraží, společnost Grandi Stazioni, plánuje zahájit opravy na fasádě střední části historické Fantovy budovy. Práce by měly začít ještě během února, uvedla dnes v tiskové zprávě společnost. Má jít o opravy vnější části středního traktu budovy, jehož vnitřní

prostory už společnost zrekonstruovala. Boční části budovy tak zatím na opravu čekají. "Délka prací bude záviset na počasí, předpokládáme že potrvá 12 měsíců, ale může být i kratší," řekl ČTK mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík.

Společnost patřící italským státním drahám prostory hlavního nádraží opravuje od prosince 2006. Ve vstupní hale vystavěla nové odbavovací centrum, eskalátory, výtahy a řadu obchodů. Výměnou za to dostala od Českých drah možnost pronájmu komerčních prostor včetně historické kavárny na dobu 30 let. Podmínkou je ale dokončení rekonstrukce do poloviny října letošního roku. Kvůli blízkému se termínu přijel loni jednat s vedením Českých drah šéf italských drah Michele Mario Elia s požadavkem na prodloužení lhůty o dva roky. Podle Českých drah dosud jednání uzavřená nejsou. V úvahu tak připadá i možnost, že České dráhy podle podmínek smlouvy z roku 2003 nájem společnosti neprodlouží. Italské dráhy Ferrovie dello Stato Italiane vlastní v Grandi Stazioni 61procentní podíl, zbytek připadá na Evropskou banku pro obnovu a rozvoj. Díl italských drah je v současnosti na prodej v rámci částečné privatizace.

Hlavní nádraží v Praze je kulturní památkou. Kavárna byla původně odjezdovou halou, později sloužila jako místo k posezení při čekání na vlak. Je charakteristická vysokou kupolí, jejíž stěny zdobí secesní motivy a sochy připomínající česká města, do nichž v době vzniku nádraží vedla dráha z Prahy.

18. 02. 2016 Vlaky mezi Maďarskem a Chorvatskem nebudou jezdit další měsíc

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/vlaky-mezi-madarskem-a-chorvatskem-nebudou-jezdit-dalsi-mesic-1272506>)

Železniční hraniční přechody mezi Maďarskem a Chorvatskem zůstanou zavřené a uzávěra bude od neděle platit dalších 30 dní. Rozhodl o tom maďarský ministr vnitra Sándor Pintér. Ve zveřejněném dekretu tento krok zdůvodnil ochranou veřejné bezpečnosti, nezmínil se ale, že by opatření souviselo s migrační krizí. Maďarské železniční přechody fungují ve zvláštním režimu od října loňského roku, připomněla maďarská tisková agentura MTI. Loni na podzim přes hranici z Chorvatska proudily do Maďarska obrovské počty uprchlíků, kteří mířili zejména do Německa. Úřady proto začaly 17. října kontrolovat všechny osoby na železničních přechodech Gyékényes, Magyarbóly a Murakeresztúr. Proud migrantů, kteří mířili na své cestě z Řecka přes Balkán dál do západní Evropy, se zastavil poté, co Maďarsko postavilo na svých hranicích se Srbskem a posléze i s Chorvatskem plot. Uprchlíci poté začali volit trasu přes Slovinsko a Rakousko.

19. 02. 2016 Evropský nákladní gigant DB Cargo expanduje na české koleje (DB Cargo Czechia)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/evropsky-nakladni-gigant-db-cargo-expanduje-na-ceske-koleje-1272726>)

Na český trh vstoupila evropská jednička v přepravě zboží po železnici. Nákladní divize Německých drah DB Cargo založila v Ostravě pobočku DB Cargo Czechia, která se brzy stane plnohodnotným nákladním dopravcem na tuzemských kolejích. Od své matky má k dispozici 32 lokomotiv Europrinter. DB Cargo je nové označení divize, která vznikla letos a v rámci skupiny Deutsche Bahn zodpovídá za železniční cargo. Německé dráhy založením ostravské filie vstoupily v Česku i na pole provozování nákladní železniční dopravy. Doposud tu působily prostřednictvím značky DB Schenker, která na českém trhu poskytuje logistické a zásilatelské služby, a jejich dceřiná skupina Arriva pak v tuzemsku působí v osobní autobusové i železniční dopravě. „Vytvoření vlastní firmy v České republice nám umožní více využívat alternativní trasy pro tranzitní dopravu mezi německými přístavy a dceřinými společnostmi DB Carga v jihovýchodní Evropě, hlavně v Maďarsku, Bulharsku a Rumunsku,“ vysvětlil pro server E15.cz Hans-Georg Werner, člen představenstva DB Carga zodpovědný za region východní Evropy. „Společnost DB Cargo Czechia má proto reálný potenciál přitáhnout nové objemy zboží na tuzemské koleje, které v praxi Českou republiku velice často objíždí, byť země díky své poloze v centru Evropy a husté železniční síti představuje ideální tranzitní koridor pro evropskou nákladní dopravu.“ doplnil jednatel nově založené firmy Tomasz Iwanski.

Reakce na polskou expanzi

Vznikem nové pobočky DB Cargo také reaguje na většinový prodej svého dosavadního obchodního partnera Advanced World Transport (AWT) do rukou konkurenční PKP Cargo a celkovou změnu tržních podmínek. Polské PKP Cargo koupilo 80procentní podíl v železničním přepravci AWT, který v Česku patří mezi silné hráče, na konci roku 2014 od miliardáře Zdeňka Bakaly.

Vlaky na licenci Arrivy

Německé DB Cargo již od loňského roku vypravuje přes Česko pravidelně několik párů transnitních vlaků týdně převážně na Slovensko a dále v různých relacích mezi Ostravou a Polskem. Po české železnici pak tyto soupravy zatím jezdí na licenci sesterské společnosti Arriva ze skupiny Deutsche Bahn. Ostravské DB Cargo Czechia by mělo získat vlastní licenci pro tuzemský trh v nejbližší době. Podle zatím posledních zveřejněných čísel přepravilo nynější DB Cargo v roce 2014 na celoevropské železniční síti přes 329 milionů tun nákladu a mělo tržní podíl v Evropě ve výši 24,3 procenta. Zároveň vykázalo tržby 4,8 miliardy eur (téměř 130 miliard korun) a zaměstnávalo 30 842 lidí. Pro srovnání: český státní dopravce ČD Cargo přepravil bezmála 69 milionů tun zboží a polské PKP Cargo 114 milionů tun.

22. 02. 2016 Německá Arriva zkouší návrat na české koleje. S cenami jde pod České dráhy (Praha – Benešov u Prahy, od 29. února 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-dopravce-arriva-trasa-praha-benesov-trencin-zeleznice-pr2-eko-doprava.aspx?c=A160222_085615_eko-doprava_rts)

Německý státní dopravce Arriva se po letech opět pokouší uspět na české železnici. Po neúspěšném pokusu zavést spojení Praha – Kralupy nad Vltavou nyní sází na spoj mezi hlavním městem a Benešovem. Nabídne i víkendový spoj do Trenčína. Co znamená konkurence na železnici, poznají cestující v dalších městech v zemi.



Na české koleje se po třech letech znovu chystá společnost Arriva vlaky. Jezdit začne příští týden, a to z Prahy do Benešova. O víkendu přidá linku na Slovensko. Přes Staré Město nabídne přímý spoj až do Trenčína.

Firma vlastněná německou státní společností Deutsche Bahn začíná s jedním dvouvozovým motorovým vlakem, z Německa ale může relativně brzy přivést další soupravy. „Chceme, aby vlaky se v budoucnu podílely až dvaceti procenty na našich tržbách,“ říká šéf společnosti Arriva Transport Česká republika Daniel Adamka. Loni společnost utržila 3,5 miliardy korun. Arriva dosud v Česku obsluhuje jedinou trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou, v polovině roku ale trasu převezmou České dráhy.

Předchozí pokus zkrachoval

Už před třemi lety zkoušel bývalý management firmy rozjet spojení Praha – Kralupy nad Vltavou, po pár týdnech však linka kvůli vysokým ztrátám skončila. Se spojením do Benešova je firma optimističtější. „Je to delší trasa, navíc tam neplatí tarif Pražské integrované dopravy,“ vysvětluje Adamka. Firma se několik let marně snažila přesvědčit Prahu a Středočeský kraj, ať provoz jejích vlaků dotuje. Nakonec se ale rozhodla jezdit na vlastní pěst. Nečeká přitom zisky, provozně má být linka na nule. „Chceme ukázat, že tu je prostor i pro jiné dopravce,“ tvrdí Adamka. Kraje se totiž k soutěžím na regionální vlaky příliš nemají.

Mezi Prahou a Benešovem budou jezdit spěšné vlaky sedmkrát denně, počtem zastávek budou něco mezi rychlíkem a osobním vlakem. Jízdenka má stát 50 korun, 45 korun při nákupu přes internet. České dráhy chtějí bez slev 75 korun za lístek, 56 korun se zákaznickou kartou IN 25 a 38 korun s IN 50. „Neřešíme, zda České dráhy půjdou s cenou dolů. Pokud ano, je to jen dobře pro zákazníka,“ řekl Adamka. Arriva nabídne i týdenní a měsíční jízdenky. Kvůli malému počtu spojů je bude prodávat také v jednosměrné verzi. K přepravě cestujících využije soupravy řady 845, které přivezla před časem z Německa. Jde o motorový vůz, který prošel modernizací a cestujícím údajně poskytuje dobrý komfort. Má připojení k internetu, nechybějí ani zásuvky. „Je to ideální vozidlo pro trasy, kde se přechází z elektrické na dieselovou trakci, aby se nemuselo přestupovat,“ říká Adamka. Vyhládnuté mají v Arrivě například prodloužení trasy z Benešova do Sedlčan či Vlašimi. Deutsche Bahn má v Německu kolem 200 kusů těchto vlaků, firma si další vůz do Česka přiveze v následujících měsících. „Jsou tratě, které nás ještě zajímají,“ tvrdí Adamka.

Do Trenčína za tři stovky

Jednou z nich je i nové víkendové spojení z Prahy do Trenčína, které zahajuje provoz rovněž příští týden. Až do Starého Města u Uherského Hradiště pojedou vlaky pod dráty, poté po neelektrifikované trati. Firma věří, že osloví zákazníky právě z míst za Uherským Hradištěm, kteří dosud přímé spojení s Prahou neměli. Neexistuje ani přímé spojení do Trenčína. Až do Trenčína vyjde jízdenka na 350 korun, do Starého Města bude stát 250 korun. Vlak pojedou v sobotu ráno z Prahy a v neděli odpoledne zpět. Arriva se netají snahou vstoupit na české koleje důrazněji, zajímají ji ale hlavně tratě objednané státem či kraji. Ve dvou soutěžích, které zatím proběhly, tedy tendru na pošumavské

lokálky a rychlíky Plzeň – Most, se jí zvítězit nepodařilo. Klíčový pro Arrivu v Česku tak zůstává autobusový byznys, kde je bezkonkurenčně největším hráčem. Firma nevylučuje ani možnost, že výhledově koupí některého menšího dopravce.

22. 02. 2016 Leo Express prodlouží druhý spoj do slovenských Košic (Praha – Košice, od 29. února 2016)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-prodlouzi-druhy-spoj-do-slovenskych-kosic/1317925>)

Soukromý železniční dopravce Leo Express rozšíří nabídku vlaků z Prahy do slovenských Košic. Od 29. února prodlouží o úsek do Prešova a do Košic noční spoj, který z Prahy vyjíždí v 19:11 a nyní končí ve Spišské Nové Vsi. V opačném směru vlak z Košic bude odjíždět ve 4:45. V tiskové zprávě to dnes uvedl dopravce. V současnosti až do Košic jezdí jeden pár vlaků soukromého dopravce. Spoje do Košic, Prešova a Žiliny patří podle společnosti mezi nejvytíženější. "Využili jsme i toho že byly zrušené IC vlaky na Slovensku a našim novým ranním spojem z Košic a Prešova nabízíme i alternativu s přestupem na rychlík v Žilině do Bratislavy," uvedl ředitel LEO Express pro Evropu Peter Koehler. Kromě Leo Expressu jezdí z českých dopravců do Košic soukromý RegioJet a státní České dráhy. Od 5. března oznámil vstup na trať Praha – Olomouc – Uherské Hradiště – Trenčín další z dopravců, společnost Arriva patřící německým drahám Deutsche Bahn.

Leo Express loni přepravil téměř 1,1 milionu cestujících, meziročně o 210 000 více. V roce 2013 hospodařil se ztrátou 135 milionů korun při tržbách 193 milionů Kč, novější celoroční údaje nejsou k dispozici. Kromě železničního spojení mezi Prahou a Ostravou s odbočkou do Starého Města u Uherského Hradiště provozuje společnost spojení do Košic a návazný autobusový spoj do ukrajinského Mukačeva. Autobusové linky Leo Expressu dále jezdí z Ostravy do Krakova a z Prahy do Českého Krumlova přes České Budějovice.

24. 02. 2016 Srážku rychlíků zavinily chyby výpravčího a signalisty, řekla inspekce (Horažďovice předměstí, 4. 8. 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/srazka-rychliky-vlak-06r-plzen-zpravy.aspx?c=A160223_150817_plzen-zpravy_pp)



Výpravčí a signalista ze železniční stanice Horažďovice předměstí nesou podle Drážní inspekce hlavní odpovědnost za loňskou srážku rychlíků u Horažďovic. Při ní bylo 4. srpna zraněno šestnáct lidí a škoda přesáhla osm milionů korun. Výsledky vyšetřování zveřejnila Drážní inspekce v úterý. Případem se dále zabývají policisté, ti ale dosud nikoho neobvinili.

Nehoda se stala 4. srpna po třinácté hodině. Do lokomotivy rychlíku, který čekal na povolení vjezdu do stanice Horažďovice předměstí, tehdy narazil předposlední vagon protijedoucího vlaku. Ze závěrů vyšetřování vyplývá, že signalista udělal chybu, když přehodil výhybku právě pod předposledním vagonem. Tak došlo k tomu, že přední podvozek předposledního vagonu jel po správné koleji, ale zadní podvozek a poslední vagon vlaku jely po koleji, na které čekal protijedoucí vlak. Předposlední vagon narazil do lokomotivy, poslední zůstal ležet téměř na boku. "Výhybky byly přestavěné bez jednoznačného pokynu výpravčího. V komunikaci mezi výpravčím a signalistou byly udílány nejednoznačné pokyny," sdělil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Ze zprávy inspektorů dále vyplývá, že se asi dvě hodiny před srážkou vlaků porouchalo zařízení, které signalizuje, zda ve sledovaném úseku je, nebo není vlak. Provoz ovlivňovalo i to, že kolejiště horažďovického nádraží a trať v jeho blízkosti právě procházely velkou modernizací, takže na část kolejí v nádraží vlaky vůbec nemohly vjet. "Proč zaměstnanci (výpravčí a signalista, pozn. red.) jednali tak, jak jednali a zda toto jejich jednání nebylo něčím ovlivněné, se nepodařilo Drážní inspekci v rámci šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události zjistit. Oba zaměstnanci odmítli s Drážní inspekcí komunikovat," napsali inspektoři do závěrečné zprávy.

Závěry Drážní inspekce budou zřejmě jedním z nejzásadnějších dokumentů i pro policii. Policisté na zprávu čekají. „Případ je dále v prověřování, zatím nebylo sděleno žádné obvinění,“ řekla mluvčí klatovské policie Dana Ladmanová. Drážní inspektoři dále zjistili, že předpisy zcela nedodržel ani strojvedoucí odjíždějícího vlaku, pod kterým signalista přehodil výhybku. I když v úseku směl jet maximálně čtyřicetkilometrovou rychlostí, v záznamovém zařízení lokomotivy byla rychlost 46 až 48 kilometrů v hodině. „Na vzniku nehody se tato skutečnost nepodílela,“ uvedl mluvčí inspekce Drápal. Od Českých drah dostal strojvedoucí za překročení rychlosti pokutu. O odškodnění požádalo

čtrnáct cestujících. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová řekla, že všechny žádosti byly oprávněné. Většina z nich už byla vyřešena. Celkové vyplacené odškodnění se pohybuje v řádu statisíců korun.

24. 02. 2016 Z mrtvých lokálek budou „živé“ laboratoře (Čížkovice – Obrnice, odb. Kamensko – Dolní Bousov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1704393-z-mrtvych-lokalek-budou-zive-laboratore>)

Společnost AŽD Praha se loni dohodla se Správou železniční dopravní cesty na koupi dvou železničních tratí. Ačkoli transakce ještě čeká na schválení vládou, výrobce zabezpečovacích zařízení již začal kupované tratě prohlížet. Chce je využít především k testování nových technologií, také je ale nabídne obcím, pokud budou chtít objednat sezonní turistické vlaky. AŽD nabídla za tratě Kopidlna – Dolní Bousov a Čížkovice – Obrnice 10,7 milionu korun. Jde o dvě dráhy z balíku tratí, kudy dlouhodobě nejezdí pravidelné vlaky a SŽDC je nabídla k prodeji. O některé tratě sice projeví zájem obce, jenomže nemají miliony na jejich nákup, čekají proto, zda je SŽDC nakonec nabídne za symbolickou cenu. Pokud budou mít zájem, budou moci obce objednat sezonní spoje, které k nim přivezou turisty, i na tratích, na jejichž zakoupení se chystá AŽD. „O prázdninách bychom chtěli trať dát k dispozici místním dopravcům ve prospěch veřejnosti,“ poznamenal ředitel společnosti Zdeněk Chrdle.

Testy přejezdů

Tratě však nebudou obecní a AŽD se k jejich nákupu nerozhodla proto, aby se do jihozápadního cípu jičínského okresu či pod České středohoří vrátila pravidelná doprava. Chce dráhy využít k testování svých výrobků. „Chceme vyzkoušet technologii, která bude využívat satelitní techniku ke kontrole činnosti přejezdu,“ nastínil soudní znalec Jiří Martínek. U dalších přejezdů zase bude AŽD zkoušet radiové ovládání. „Chceme se úplně vyhnout kabelizaci,“ uvedl Zdeněk Chrdle.

Pokud vláda převod tratí schválí, půjde o první úspěch SŽDC v její snaze o prodej některých lokálních tratí, jejíž kořeny sahají až do roku 2010. Železniční správa zprvu usilovala o formální zrušení řady tratí bez pravidelného provozu. Ministerstvo dopravy to nakonec odmítlo, samo však přišlo s myšlenkou na prodej tratí. První balík nabídla SŽDC k prodeji v roce 2014, zprvu za tržní cenu, která se ale postupně začala snižovat. „Pokud by nikdo nekoupil, cena bude postupně snižována až na jednu korunu,“ slíbil již dříve mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Prodej po dvou desetiletích

I když je prodej tratí AŽD průlomový, není to poprvé, kdy se železniční tratě ocitnou v nestátních rukou. Nejde jenom o dávnou historii, kdy většinu drah stavěly a zprvu provozovaly soukromé společnosti, než stát shledal neefektivnost takového uspořádání a začal je v poslední čtvrtině 19. století vykupovat. Stát, resp. České dráhy, které tehdy ještě byly státní organizací a spadala pod ně i dopravní cesta, předal v 90. letech dvě trati, o které již neměl zájem. Svazek obcí údolí Desné takto zachránil trať ze Šumperku do Koutů nad Desnou, společnosti Jindřichohradecké místní dráhy potom připadly úzkorozchodné trati z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně. Všechny obchody uzavřely ČD v roce 1997, tratě ovšem tehdy prodávaly za symbolickou cenu. I soukromá JHMD získala své úzkokolejky, o které již neměly státní dráhy zájem, za korunu.

24. 02. 2016 Vláda přerušila jednání o návrhu na financování krajské železnice (2020 – 2034)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-prerusila-jednani-o-navrhu-na-financovani-krajske-zeleznice/1318823>)

Vláda dnes přerušila jednání o návrhu ministerstva dopravy na financování krajské osobní železniční dopravy pro léta 2020 až 2034. Informoval o tom mluvčí vlády Martin Ayrer. K návrhu se ještě podle něj uskuteční jednání s kraji. Návrh počítá s několika variantami dotací. Nejúsponsnější předpokládá, že stát bude dotovat každé tři koruny vynaložené kraji jednou korunou ze státního rozpočtu. Naopak nejštedřejší varianta počítá s tím, že stát doplatí polovinu peněz vynaložených kraji. Vyplývá to z materiálu ministerstva dopravy pro jednání vlády.

Peníze na spolufinancování krajské železnice posílá stát krajům prostřednictvím ministerstva dopravy od roku 2010 na základě takzvaného železničního memoranda. Na dobu deseti let ministerstvo slíbilo

krajům každoroční účelovou dotací 2,6 miliardy Kč navýšenou o inflaci. Existují ale výrazné rozdíly ve státních dotacích pro jednotlivé kraje. Největší podíl státních peněz k vlastním financím dostal podle ministerského šetření v roce 2014 Královéhradecký kraj. Ke svým 367 milionům korun od ministerstva dopravy dostal více než 270 milionů korun. Zatímco poměr státních dotací k vlastním vynaloženým penězům v Královéhradeckém kraji dosáhl více než 41 procent, v nejslabším Karlovarském kraji to byla pětina vynaložených prostředků. Rozdíly podle ministerstva vznikly v roce 2009, kdy se řešilo memorandum s kraji s cílem financovat tehdejší ztrátovost regionální dopravy. "Systém fakticky vedl k tomu, že kraje, které se o dopravní obslužnost více staraly, v konečném důsledku dostaly menší dotace," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. Nový systém přerozdělování peněz by měl podle něj rozdíly srovnat.

Podle prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky může návrh ministerstva omezit další rozvoj regionální a příměstské železnice. Svaz poukázal na to, že státní peníze krajům jsou podle materiálu podmíněné dostatečným počtem spojů objednaných na jednotlivých tratích. Dotace tak kraje nemají dostat na tratě, na kterých v pracovní dny vyjede méně než šest párů vlaků. Počet spojů je podle svazu stanoven subjektivně a nemá oporu v zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících. Ten definuje dopravní obslužnost jako zabezpečení dopravy k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, doplnil Vyka.

Kromě rozdělování dotací řešilo ministerstvo rovněž otázku, zda bude krajům nadále jen posílat peníze, nebo bude část regionálních vlaků objednávat samo. Už nyní úřad objednává rychlíková spojení. Při předchozím jednání s kraji ministerstvo navrhlo, zda by i takzvaná krajská páteřní spojení nemělo rovněž objednávat centrálně ministerstvo dopravy. Pro tuto možnost se ale vyslovila menšina oslovených krajů, dodalo ministerstvo.

24. 02. 2016 Alžběta propůjčila jméno nové železniční trati v Londýně (Crossrail -> Elizabeth Line)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1705228-alzbeta-propujcila-jmeno-nove-zeleznicni-trati-v-londyne>)



Chystané železniční spojení napříč Londýnem se bude jmenovat Elizabeth Line (Linka Alžběta) na počest současné britské královny Alžběty II. Projekt propojí mimo jiné letiště Heathrow s finanční čtvrtí City v centru britské metropole. První vlaky by měly na trať vyjet v prosinci 2018. Trať bude po dokončení dlouhá více než 100 kilometrů. Vlaky pojedou většinou po povrchu, ale ve středu města pod ním. Britská panovnice dnes navštívila budoucí stanici na Bond Street. Alžběta, která v dubnu oslaví 90. narozeniny, sjela průmyslovým výtahem do podzemí, setkala se s dělníky a odhalila ceduli s logem budoucího železničního spojení, známého dosud jako Crossrail. O projektu se v Británii debatovalo od 70. let. Schválen byl již v roce 1990, poté byl ale opakovaně odkládán kvůli stoupajícím odhadům nákladů. S výstavbou se začalo v říjnu 2009. Linka Alžběta má po dokončení spojuvat město Reading západně od metropole a Shenfield na východ od Londýna a propojovat letiště Heathrow a centrum města. Celkem by měla čítat 40 zastávek.

24. 02. 2016 Krátké střechy nástupišť v Českém Těšíně zůstanou. Lidé budou moknout

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/cesky-tesin-neuspel-s-zadosti-o-prodlouzeni-zastreseni-nastupist-nadrazi-1ui-/ostrava-zpravy.aspx?c=A160224_2227956_ostrava-zpravy_woj)

Lidé, kteří nastupují do vlaku v Českém Těšíně, budou muset i nadále stát a za deště moknout, pokud jejich vagon zastaví v místě, kde chybí lavičky a zastřešení. Radní města se žádostí o nápravu u Správy železniční dopravní cesty neuspěli. „Při nedávné rekonstrukci nádraží za víc než miliardu korun investor původní zastřešení druhého a třetího nástupiště v délce 203 metrů odstranil a nahradil o více než polovinu kratším, které stačí asi na 3,5 vozu. Na 4. nástupišti zkrátil zastřešení dokonce na pouhých 25 metrů, což nestačí ani na jeden celý vagon. Za nepříznivého počasí tak lidé nastupují do vlaku promočení,“ říká místostarostka Českého Těšína Gabriela Hřebačková. Město žádalo o nápravu investora, obracelo se i na ministerstvo dopravy. „Podpořili nás soukromí dopravci i České dráhy. Nádraží je totiž důležitým dopravním uzlem, kde staví rychlíky a mezinárodní vlaky, z nichž mnohé mají deset i více vagonů,“ připomněla místostarostka. Správa železniční dopravní cesty ani přes připomínky města neupravila stavební dokumentaci a měnit nic nehodlá ani teď. „Z hlediska norem je nový rozsah zastřešení dostačující,“ uvedl v písemné odpovědi městu ředitel odboru přípravy

staveb společnosti Petr Hofhanzl. Dodal, že o záležitosti je možné dál jednat jen v případě, že město zajistí financování dalšího zastřešení.

Další lavičky pro cestující nepřidají

S tím ale radní nepočítají, protože město ze zákona nesmí investovat peníze do cizího majetku. Cestující se nedočkají ani dalších laviček. „Současný trend je takový, že se na nástupiště umísťuje minimální počet laviček, aby se tam lidé zbytečně nezdržovali a přicházeli z výpravní budovy až před odjezdem vlaku,“ zdůvodnil Hofhanzl. Radní Českého Těšína tak uspěli pouze s jednou ze tří žádostí. Dočkají se dalších zábran proti holubům, kteří hnízdí v zastřešení a kálí na nové nástupiště i pasažéry. „Projednáваме změnu stavby. Doplňme ochrany proti holubům v celé železniční stanici,“ sdělil Hofhanzl.

25. 02. 2016 Studenti si oblíbili soukromé vlaky. Z kompenzací má nejvíce Jančura

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/objem-kompenzací-za-slevy-v-jizdnem-za-rok-2015-fo4-eko-doprava.aspx?c=A160223_155116_eko-doprava_suj)

Studenti, zdravotně postižení či děti jezdí na trase mezi Prahou a Ostravou třikrát častěji se soukromými dopravci než s Českými drahami. Stát jim dotuje slevy, na kterých nejvíce získává skupina Student Agency Radima Jančury. Podle zákona musí dopravci poskytovat různě velké slevy například studentům, dětem do šesti let či zdravotně postiženým a jejich doprovodu. Ministerstvo dopravy jim pak rozdíl mezi plným a zlevněným jízdným kompenzuje. Týká se to pouze komerčních spojů, které dopravci provozují na své riziko. Jediná oficiální data o počtech těchto skupin cestujících v komerčních vlacích a autobusech, které si stát ani kraje neobjednávají, potvrzují skutečnost, že nejvíce na kompenzacích za nařízené slevy dostává v Česku od státu skupina Student Agency. „Neustálý růst počtu studentů v našich vlacích je důkazem toho, že právě soukromí dopravci dokáží pro železnici díky atraktivním službám získat nové cestující, kteří jí pak využívají dlouhodobě. Právě studenti proto patří mezi naše klíčové zákaznické skupiny,“ uvedl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj.

Stát loni na slevách rozdělil celkem 222 milionů korun, po letech růstu jde o pokles zhruba o deset milionů korun. Železniční dopravci získali 87,5 milionu korun, autobusoví 134,7 milionu korun. V případě železnice se kompenzace týkají jen vlaků mezi Prahou a Ostravou a pendolin z Prahy do Plzně. Na železnici si loni pohoršily o sedm milionů korun České dráhy, naopak objem vyplacených kompenzací stoupl RegioJetu i Leo Expressu. V součtu mají třikrát více kompenzací než České dráhy. České dráhy přesto tvrdí, že jim celkově mezi Prahou a Ostravou cestujících přibývá. „Celkový počet cestujících v našich spojkách mezi Prahou a Ostravou loni prokazatelně rostl, meziročně dokonce o víc než deset procent. Přibývají nám cestující, kteří dávají přednost našim službám před službami konkurentů, například rychlost a komfort pendolin zatím nikdo z nich nepřekonal, a zároveň využívají jiné tarifní nabídky, než je dotované studentské jízdné,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Zatímco České dráhy loni držely ceny na trase na stabilní úrovni, zejména Leo Express v některých částech roku cenu výrazně snížil, letos na začátku roku se dostala i pod stokorunu. Taková agresivní cenová politika láká především studenty citlivé na cenu. Skupina Student Agency, do které RegioJet spadá, loni na kompenzacích získala 94 milionů korun. I když řada kritiků tvrdí, že je na těchto slevách závislá, není to pravda. V roce 2014 měla tržby z jízdenek 2,178 miliardy korun, kompenzace tak dosahují 4,6 %. Kompenzace za slevy a systém výplaty řešil v minulých týdnech Nejvyšší kontrolní úřad, kontrolní závěr má zveřejnit během března.

Kdo získal loni nejvíce kompenzací za slevy

- Student Agency	50,929
- RegioJet	43,656
- České dráhy	22,475
- Leo Express	21,339
- BusLine	6,059
- ČSAD Ústí nad Orlicí	6,035
- Arriva Morava	5,159
- ČSAD Autobusy České Budějovice	4,300
- ICOM Transport	3,571
- Osnado	3,344

Údaje v milionech Kč.

25. 02. 2016 Saská a česká strana v dubnu podepíše základní dokumenty k VRT z Prahy do Drážďan

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Saska_a_ceska_strana_v_dubnu_podepisi_zakladni_dokumenty_k_vysokorychlostni_trati_z_Prahy_do_Drazdan.htm)

Vysokorychlostní propojení Prahy s Drážďanami společně prosazuje Sasko i Česká republika, proto v dubnu zástupci obou zemí podepíše základní dokumenty Evropského seskupení pro územní spolupráci (ESÚS) a bude představen výsledek studie trasování trati. To je jeden ze závěrů jednání předsedy Spolkové rady SRN a předsedy vlády Svobodného státu Sasko Stanislawo Tillicha s českým ministrem dopravy Danem Ťokem. „Uvítali bychom zařazení tohoto projektu do Spolkového plánu dopravních cest. V tomto ohledu máme podporu saské strany a věříme, že společně budeme schopni přesvědčit spolkovou úroveň o přínosnosti tohoto dopravního projektu pro 21. století. Nová trať poskytne dodatečnou kapacitu současné konvenční trati v údolí Labe, která je již nyní na maximu své kapacity,“ řekl po jednání ministr dopravy Dan Ťok s tím, že vysokorychlostní trať má být konstruována i pro provoz nákladních vlaků.

Prvním konkrétním výsledkem společného snažení je vyhotovení studie vedení trati – trasování. Cílem studie bylo nalézt vhodnou trasu pro nové spojení tak, aby byla zajištěna vysoká cestovní rychlost a aby bylo zároveň dodrženo převýšení umožňující provoz nákladních vlaků. Z pěti posuzovaných variant byla nakonec experty vybrána nejvhodnější varianta, která bude zástupcům relevantních orgánů státní správy a regionální samosprávy z České republiky a Sasko, železničním dopravcům, delegaci Evropské komise, a odborné i laické veřejnosti představena při příležitosti podpisu zakládacích listin společného česko-saského ESÚS 29. dubna 2016 ve Velimi.

Druhým tématem společného jednání saského předsedy vlády Tillicha s ministrem Ťokem bylo splavnění Labe. Česká republika by uvítala uzavření mezinárodní dohody, která by formálně zakotvila režim na Labi tak, jako je tomu standardně v případě Dunaje, Rýna, či nově Odry. Pro zajištění splavnosti Labe v přeshraničním úseku je zároveň rozhodující Plavební stupeň Děčín. „Projekt děčínského jezu nyní čeká fáze posuzování dopadů na životní prostředí, do kterého byla do něj v maximální možné míře zahrnuta biologická a kompenzační opatření tak, aby mohl obdržet kladné stanovisko posudků,“ dodává ministr Ťok.

26. 02. 2016 Českým drahám znova hrozí čtvrtmiliardová pokuta (ČD Cargo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1707040-ceskym-draham-znova-hrozi-ctvrtmiliardova-pokuta>)

Nejvyšší správní soud (NSS) vrátil do hry čtvrtmiliardovou pokutu, kterou Českým drahám v roce 2009 uložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě. Pokutu loni v dubnu zrušil Krajský soud v Brně, ÚOHS ale uspěl s kasační stížností. Pokuta byla jednou z nejvyšších, jakou kdy ÚOHS pravomocně jedné firmě uložil. Příklad se nyní vrací znovu na Krajský soud v Brně, odůvodnění svého verdiktu NSS však nezveřejnil.

České dráhy zatím rozhodnutí soudu neobdržely. O dalším postupu bude společnost informovat, až rozhodnutí obdrží a prostuduje, uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Firma měla původně platit 270 milionů korun, bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina ale pokutu následně snížil na 254 milionů. České dráhy v minulosti proti nařízené pokutě protestovaly a požadovaly, aby pokuta za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě přešla na dceřinou společnost, nákladního železničního dopravce ČD Cargo.

Příliš tvrdě proti konkurenci

Podle ÚOHS dráhy ještě v době, kdy provozovaly nákladní dopravu, zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. U úřadu si stěžoval slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle nějž ČD zvýhodňovaly některé zákazníky a tím si je zavazovaly ke dlouhodobé spolupráci. Údajně to omezovalo konkurenci a také znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří lepší cenu nedostali. ČD podle úřadu nabídly některým klientům tak nevýhodné podmínky, že těmto firmám znemožňovaly vstoupit na trh železniční nákladní dopravy a působit na něm. ČD také nabízely výhodnější nabídky těm svým zákazníkům, kteří byli osloveni alternativní nabídkou od konkurence, a tím byl opět konkurenci ztěženo vstup na trh.

Malá útěcha pro České dráhy

České dráhy ale dostaly od NSS i dobrou zprávu. Potvrdil jim zrušení pokuty 25 milionů korun od antimonopolního úřadu za nákup vlakových souprav Railjet. Pokutu loni zrušil krajský soud, úřad podal stížnost, ale NSS potvrdil, že nižší soud postupoval správně. Případ se vrátí k ÚOHS. Stát už Českým drahám pokutu vrátil. České dráhy původně chtěly koupit 16 Railjetů, pak poptávku změnily na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec koupily od Siemensu pouze sedm vlaků zhruba za 2,7 miliardy korun. Dráhy podle ÚOHS porušily zákon, když zakázku na rekonfiguraci zadaly v jednacím řízení bez uveřejnění. Úřad tvrdil, že firma požadovala zásadní změny původního plnění, takže nemohla postupovat bez soutěže. Podle drah byl ale jen rozšířen rozsah původní zakázky, a proto ji zadaly ve zjednodušeném řízení bez soutěže.

26. 02. 2016 Soud: Jestli chce ÚOHS pokutovat ČD za railjety, musí mít posudek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soud-jestli-chce-uohs-pokutovat-cd-za-railjety-musi-mit-posudek-1274722>)

Nejvyšší správní soud (NSS) dnes potvrdil zrušení pokuty 25 milionů korun pro České dráhy od antimonopolního úřadu za nákup vlakových souprav Railjet. Dosud nejvyšší pokutu, kterou Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) uložil za porušení zákona o veřejných zakázkách, zrušil loni krajský soud. Úřad podal stížnost, ale NSS potvrdil, že nižší soud postupoval správně. Případ se vrátí k ÚOHS. Stát už Českým drahám pokutu vrátil.

České dráhy původně chtěly koupit 16 Railjetů, pak poptávku změnily na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec koupily od Siemensu pouze sedm vlaků zhruba za 2,7 miliardy korun. Dráhy podle ÚOHS porušily zákon, když zakázku na rekonfiguraci zadaly v jednacím řízení bez uveřejnění. Úřad tvrdil, že firma požadovala zásadní změny původního plnění, takže nemohla postupovat bez soutěže. Podle drah byl ale jen rozšířen rozsah původní zakázky, a proto ji zadaly ve zjednodušeném řízení bez soutěže. Krajský soud v Brně se loni v listopadu ve většině sporných částí přiklonil k argumentaci Českých drah. ÚOHS podle soudu neprokázal podstatné změny původního plnění. Správnost postupu krajského soudu nyní potvrdil i NSS. Případ tak musí znovu posoudit antimonopolní úřad.

Potřeba odborného posudku

Soudce krajského soudu David Raus již dříve uvedl, že pokud ÚOHS v dalším řízení opět dojde k závěru, že dráhy nesměly postupovat bez soutěže, musí přijít s jasným argumentem, že se původní zakázka od konečné odlišovala. V tomto případě bude zřejmě nutné přinést i odborný posudek. Celní úřad Brno, který pokuty uložené antimonopolním úřadem vybírá, už 25 milionů Českým drahám vrátil. Státní firma nedostala úroky za dobu, co byla pokuta zadržována. „Tyto úroky ČD nadále požadují a podaly proti rozhodnutí o jejich nevyplacení opravný prostředek,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

První vlak Viaggio Comfort, známý jako Railjet, dorazil do Česka předloni koncem dubna. Vlaky jsou schopny jet rychlostí až 230 kilometrů v hodině. Jezdí na trase mezi Prahou a Brnem a dál do Rakouska. Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny mákupu ale vedení firmy zastavilo.

27. 02. 2016 Tři pence za minutu. Britské vlaky automaticky vracejí peníze za zpoždění (c2c Rail, London – Essex)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prvni-zeleznicni-dopravce-zacal-automaticky-vracet-jizdne-za-zpozdzeni-13u-eko-doprava.aspx?c=A160226_224415_eko-doprava_suj)

Britský železniční dopravce c2c spustil tento týden na evropské i světové poměry nezvyklou službu. Svým cestujícím vrací automaticky část ceny jízdného už po dvou minutách zpoždění. Dopravce provozující příměstské linky mezi Essexem a Londýnem má jedinou podmínku – použití zákaznické karty. Kompenzace za zpoždění se načítá automaticky už, když má vlak zpoždění přes dvě minuty. Za každou minutu dopravce načte 3 pence (v přepočtu jednu korunu). Pokud překročí zpoždění půl hodiny, dostane cestující padesát procent lístku zpět, nad hodinu pak sto procent. Pokud je zpoždění nad dvě hodiny, získají pasažéři dvojnásobek zpáteční jízdenky. Peníze ukládané na konto zákaznické karty pak mohou lidé použít pro nákup dalšího lístku, pokud jde o více, než pět liber, můžou si nechat peníze vyplatit v hotovosti. Dopravce nepodmiňuje výplatu tím, že jde jen o jeho

chybu, peníze načítá automaticky při jakémkoliv důvodu zpoždění. „Víme, že cestující chtějí peníze za kompenzace jednoduše a snadno,“ vysvětlil šéf c2c Julian Drury. Dopravce patří do skupiny National Express, který se snaží proniknout i na české koleje. Firma přišla s kompenzacemi jen pár týdnů poté, kdy čelila velké kritice za změnu jízdních řádů. Podle statistik, které má na svém webu, jezdí 97,4 % vlaků se zpožděním do pěti minut.

Kompenzace za zpoždění upravuje i evropská směrnice, ta ale není rozhodně tak velkorysá, jako v případě britského dopravce. V plném rozsahu se evropská směrnice dotýká jen mezinárodní dopravy. Při zpoždění nad hodinu mají zákazníci nárok na vrácení čtvrtiny ceny lístku, padesát procent mají dostat při zpoždění nad dvě hodiny.
